VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 73)**
- **Komisji Obrony Narodowej (nr 74)**

z dnia 26 października 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 73)

Komisji Obrony Narodowej (nr 74)

26 października 2017 r.

Komisje: Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Obrony Narodowej, obradujące pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, oraz posła **Krzysztofa Zaremby (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, rozpatrzyły:

– informację na temat procesu restrukturyzacji przemysłu stoczniowego,

– informację na temat sytuacji w Stoczni Remontowej Nauta SA w kontekście przyczyn i skutków przewrócenia się remontowanego statku,

– informację na temat realizacji kontraktu na zakup promu pasażerskiego przez Polską Żeglugę Bałtycką SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Bartosz Kownacki** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Agnieszka Adamusińska** specjalista w Departamencie Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi Biura Bezpieczeństwa Narodowego, **Konrad Konefał** członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA, **Piotr Janiw** dyrektor Biura Platform Morskich Polskiej Grupy Zbrojeniowej, **Andrzej Madejski** prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków, **Zbigniew Karpiński** prezes zarządu Centrum Techniki Okrętowej SA, **Piotr Redmerski** prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA wraz ze współpracownikami, **Paweł Brzezicki** zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej, **Przemysław Sztendera** wiceprezes zarządu do spraw finansowych Stoczni Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Jacek Milewski** członek zarządu, dyrektor finansowy Stoczni CRIST SA wraz ze współpracownikami, **Przemysław Mańkowski** prezes zarządu Spółki Net Marine – Marine Power Service Sp. z o.o., **Adam Meller** prezes zarządu, dyrektor naczelny Morskiego Portu Gdynia SA, przewodniczący Krajowej Izby Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Jerzy Czuczman** prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Andrzej Kryń** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej „Żegluga Świnoujska", **Marian Jeziorski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie, **Paweł Kowalski** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej, **Kazimierz Sikora** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA, **Roman Drywa** i **Tadeusz Szymelfenig** członkowie prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Andrzej Janzen** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni wraz ze współpracownikami, **Mirosław Kamieński** przewodniczący Sekcji Krajowej Pracowników Cywilnych Ministerstwa Obrony Narodowej NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Stoczni Mary-

narki Wojennej SA, **Mirosław Kazberuk** przedstawiciel Forum Związków Zawodowych oraz **Paweł Rodzoś** stały doradca Komisji Obrony Narodowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Michał Madaj**, **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska**, **Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Obrony Narodowej.

Witam państwa parlamentarzystów oraz przybyłych gości. Zwykle witam wszystkich gości z imienia i z nazwiska, ale proszę mi wybaczyć, dzisiaj jest bardzo długa lista. Witam państwa bardzo serdecznie. Cieszę się, że przyjęliście państwo nasze zaproszenie.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat procesu restrukturyzacji przemysłu stoczniowego, sytuacji w Stoczni Remontowej Nauta SA w kontekście przyczyn i skutków przewrócenia się remontowanego statku oraz realizacji kontraktu na zakup promu pasażerskiego przez Polską Żeglugę Bałtycką.

Chciałabym państwa przeprosić za to, że ostatnie posiedzenie się nie odbyło, ale stało się tak na prośbę pana ministra Kownackiego, który był za granicą. Przychyliliśmy się do owej prośby. W związku z tym dopiero dzisiaj mamy posiedzenie.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisje przyjmują zaproponowany porządek dzienny. Czy pan poseł zgłasza sprzeciw wobec porządku dziennego? Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Pani przewodnicząca, właściwie zgłaszam się z wnioskiem formalnym. Nie mam zastrzeżeń do porządku obrad, natomiast i owszem co do tego, na podstawie czego będziemy uzyskiwać informacje, ponieważ informacja...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, bardzo przepraszam, ale może najpierw skończmy przyjmowanie porządku dziennego. Jeżeli do porządku dziennego nie ma zastrzeżeń, to rozumiem, że przyjęliśmy porządek dzienny.

Wobec tego przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Pan poseł powiedział, że ma wniosek formalny. Bardzo proszę, udzielam panu głosu. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dziękuję bardzo. Jest to wniosek formalny o uzupełnienie informacji, przede wszystkim o to, żeby informacja była aktualna. Pomijając już fakt, że informacja, którą otrzymaliśmy do zapoznania się, nosi datę 18 września 2017 r., a przez miesiąc wydarzyło się kilka rzeczy, jak chociażby wypadek w Stoczni Marynarki Wojennej, o czym pewnie koledzy z Komisji Obrony Narodowej będą mówić, to mam wrażenie podparte kartkami, które przede mną leżą, że z informacji wyparowały liczby. Nie ma ani żadnych kwot, ani dat realizacji, ani źródeł finansowania, ani terminów zakończenia budów, o których jest mowa w informacji. Jest to informacja o wyjątkowo małym stopniu szczegółowości. Mam wrażenie, że jest również nieaktualna. Stąd formalnie wnoszę o przerwę i uzupełnienie, aktualizację informacji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, jeżeli chodzi o Ministerstwo Obrony Narodowej, materiał jest z dnia 24 października. Jest uaktualniony. Nie wiem, czy nie ma pan tych materiałów. Jest to sprawa do wyjaśnienia z Ministerstwem Obrony Narodowej. Jeżeli nie jest pan usatysfakcjonowany, może pan dopytać.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Mówię jako członek Komisji...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie skończyłam jeszcze, panie pośle. Jeszcze nie skończyłam. Natomiast materiał Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest z dnia 18 września. Według ministerstwa jest to materiał aktualny. Natomiast po to jest posiedzenie Komisji, żeby w końcu je kontynuować również na państwa zapotrzebowanie. Można także bezpośred-

nio dopytać pana ministra. W związku z tym nie widzę potrzeby ogłaszania przerwy i pisania na nowo materiałów. Pan poseł za chwilę może zadać pytanie panu ministrowi i nie tylko, i dostać aktualne... Może być panu dostarczona bezpośrednio aktualna informacja na ten temat. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Pani przewodnicząca, nie mogę się z tym zgodzić ze względów logicznych. Nie może być aktualne coś, co nosi datę wrześniową, kiedy posiedzenie Komisji odbywa się pod koniec października. Mój wniosek jest formalny, więc proszę o jego przegłosowanie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Składam wniosek przeciwny, równocześnie prosząc, żebyśmy przeszli do procedowania zgodnie z planem pracy Komisji na dzisiaj.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo. Mamy wniosek formalny. W związku z tym przechodzimy do głosowania.

Kto z pań i panów posłów jest za przerwaniem posiedzenia Komisji i dostarczeniem przez ministerstwo aktualnych danych? Kto jest przeciwny? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Michał Madaj:

13 głosów za wnioskiem, 10 przeciwnych, 0 wstrzymujących się. Wniosek uzyskał większość.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W związku z tym ku zadowoleniu panów posłów z Platformy Obywatelskiej, przepraszając gości, którzy musieli tutaj przyjechać – przecież nie można zadać pytania panu ministrowi – ogłaszam 15 minut przerwy na uzupełnienie przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej informacji w materiałach. Proszę podziękować posłom Platformy Obywatelskiej.

Bardzo proszę o spokój. Państwo jako goście w trakcie posiedzenia będziecie mogli wyrazić swoje ubolewanie bądź podziw dla pracy naszej opozycji.

[Po przerwie]

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy możemy rozpocząć, drodzy państwo? Bardzo proszę o zajęcie miejsc.

Chciałabym państwu przypomnieć, że materiały na poprzednie posiedzenie Komisji wpłynęły od obu ministerstw. Przełożone posiedzenie odbywa się dzisiaj.

Chciałabym też państwu przypomnieć, że jeżeli ktoś chciałby zadać mądre pytania, jeżeli naprawdę byłby zainteresowany sytuacją w przemyśle stoczniowym, może mianowicie zapytać: panią Agnieszkę Adamusińską, specjalistę w Departamencie Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego, pana Zdzisława Bahyrycza – panie pośle, złośliwe uwagi co do naszych gości bardzo proszę zachować dla siebie – pana Zdzisława Bahyrycza, pełnomocnika zarządu stoczni CRIST SA, pana Adama Bandosza – proszę o spokój – wicedyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Marka Bączkowskiego, wiceprezesa zarządu Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp z o.o., pana Pawła Brzezickiego, zarządcę komisarycznego PŻM, pana Krzysztofa Doślę, członka Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" i przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność" – bardzo proszę o spokój – pana Romana Drywę, członka prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", pana Jacka Dubińskiego, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, pana Tomasza Emiljana, dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, pana Piotra Janiwa, dyrektora Biura Platform Morskich PGZ, pana Andrzeja Janzena, przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni, pana Mariana Jeziorskiego, przewodniczącego Wolnego Związku Zawodowego

Pracowników Gospodarki Morskiej Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni, pana Mirosława Kamieńskiego, przewodniczącego Sekcji Krajowej Pracowników Cywilnych Ministerstwa Obrony Narodowej NSZZ „Solidarność", pana Zbigniewa Karpińskiego, prezesa zarządu, dyrektora naczelnego Centrum Techniki Okrętowej SA, pana Mirosława Kazberuka, przedstawiciela Forum Związków Zawodowych, pana Andrzeja Kensboka, wiceprezesa Agencji Rozwoju Przemysłu SA, pana Ryszarda Kleinszmidta, przedstawiciela NSZZ „Solidarność" Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, panią Paulinę Kmitę, starszego specjalistę w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Konrada Konefała, prezesa Zarządu MS TFI, pana Jerzego Koniecznego, wiceprezesa Stoczni Remontowej Nauta SA, pana Czesława Kościerzyńskiego, członka prezydium Krajowej Rady Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, pana Pawła Kowalskiego, członka prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" i przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy PŻM, pana Roberta Kowalskiego, dyrektora do spraw biznesu stoczniowego MS TFI, pana Bartosza Kownackiego, sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej, pana Andrzeja Krynia, przewodniczącego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej „Żegluga Świnoujska", panią Katarzynę Krzywdę, dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Krzysztofa Kulczyckiego, przewodniczącego Rady Nadzorczej stoczni CRIST SA, pana Jerzego Lewandowskiego, sekretarza generalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, pana Pawła Lulewicza, wiceprezesa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, pana Andrzeja Madejskiego, prezesa Polskiego Rejestru Statków, pana Przemysława Mańkowskiego, prezesa zarządu Spółki Net Marine – Marine Power Service Sp. z o.o., pana Konstantego Michałowskiego, członka prezydium Krajowej Rady Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, pana Jacka Milewskiego, członka zarządu, dyrektora finansowego Stoczni CRIST SA, pana Mirosława Piórka, przewodniczącego Rady Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", pana Piotra Redmerskiego, prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, pana Marka Różalskiego, prezesa zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, pana Edmunda Ruszkowskiego, przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ ,,Solidarność" Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni, pana Piotra Sawostianika, dyrektora Biura Analiz Ekonomiczno-Systemowych Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp z o.o., pana Kazimierza Sikorę, członka prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" i przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy PŻB SA, panią Marię Skubniewską, dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, panią Anetę Stawicką, przewodniczącą Związku Zawodowego Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu, pana Macieja Styczyńskiego, naczelnika w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Przemysława Sztanderę, wiceprezesa zarządu do spraw finansowych Stoczni Gdańsk, pana Tadeusza Szymelfeniga, członka prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", pana Włodzimierza Wiśniewskiego, przewodniczącego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie, pana Błażeja Wojnicza, prezesa zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej, pana Andrzeja Wróblewskiego, członka zarządu, dyrektora do spraw inwestycji tonażowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej oraz pana Krzysztofa Żmudę, sekretarza Rady Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność".

Jeżeli to dla panów posłów z Platformy Obywatelskiej jest za mało, to proszę o propozycje. A teraz oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę. Najpierw panu ministrowi, ponieważ były zarzuty. Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Były uwagi z pani strony w naszym kierunku. Chciałbym skomentować.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan minister Gróbarczyk.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, materiały, które zostały przesłane, w świetle obecnie prowadzonych negocjacji nie wymagają nowelizacji na tyle, żeby wprowadzać zasadnicze zmiany. Chciałbym potwierdzić, że są aktualne. Jesteśmy natomiast do państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o szczegóły na temat bieżących negocjacji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W dyskusji czy odnośnie do wystąpienia pani przewodniczącej? Jeżeli chodzi o pierwszy wątek, chciałbym zwrócić uwagę na to, że pani przewodnicząca, witając gości, pozycjonuje gości w roli podmiotów, które przyjechały tutaj, żeby odpowiadać na pytania posłów. Rozumiem, że mamy tutaj bardzo zróżnicowane audytorium. Oczekujemy – taka jest nasza rola – odpowiedniej informacji przede wszystkim od pana ministra. Pan minister oczywiście może korzystać z pomocy różnych innych osób, które razem ze sobą zabierze. Natomiast trochę inaczej postrzegam obecność tutaj na przykład przedstawicieli związków zawodowych, którzy są uczestnikami debaty i mają takie samo prawa jak posłowie, żeby zadawać pytania. Proszę, pani poseł, nie kierować w naszym kierunku tego rodzaju zastrzeżeń.

Materiał, który został przekazany Wysokiej Komisji, jest absolutnie kompromitujący. Nie zawiera w sobie żadnych cyfr. Jeżeli pozwoli mi pani zabrać głos w dyskusji, oczywiście zadam konkretne pytania dotyczące tego materiału. Uwaga pana posła Obryckiego jest ze wszech miar zasadna, dlatego że na poziomie Sejmu w ten sposób się nie dyskutuje. Przez osiem lat prowadziłem Komisję Skarbu Państwa i nigdy nie pamiętam takiej sytuacji, żeby ktoś przyszedł na posiedzenie Komisji z materiałem, w którym nie ma żadnych cyfr. Raczej proszę uderzyć się w pierś, dlatego że to pani jest odpowiedzialna za to, żeby materiały dostarczane Komisji były odpowiednio wysokiej jakości, a nie czynić złośliwości w kontekście posłów, którzy domagają się rzetelnej informacji umożliwiającej im skuteczną pracę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, mamy taki skład gości, że nie tylko związki zawodowe, które państwu przeszkadzają, są tutaj reprezentowane.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nikt nie powiedział, że przeszkadzają.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeżeli chodzi o posłów Platformy Obywatelskiej, niestety usłyszałam uwagi, zastrzeżenia: „co to za goście”, w związku z czym pozwoliłam sobie na uwagę. Natomiast oprócz związków zawodowych mamy prezesów, dyrektorów, doradców, reprezentantów instytucji państwowych, funduszy, jak również ministrów, którym państwo możecie zadać pytania. To po pierwsze.

Po drugie, nie wydaje mi się, żeby to, czy są cyfry, czy ich nie ma, było głównym punktem programu. O cyfry również można zapytać ministra, który z pewnością poprzez swoich pracowników jest państwu w stanie odpowiedzieć na pytania. Jeżeli nie, to formuła odpowiedzi w formie pisemnej jest aktualna w regulaminie Sejmu. Można to uczynić.

Jeżeli chodzi o uwagi dotyczące gości, listę przeczytałam właśnie z tego względu, że jeżeli państwo posłowie z Platformy Obywatelskiej uważają, że nie ma kogo o co pytać, to lista ta świadczy o tym, że jest duże grono zainteresowanych osób, które mogą nie tylko zadać trudne pytania ministrowi, ale mogą też udzielić państwu odpowiedzi. W związku z tym, że pan minister Kownacki i pan minister Gróbarczyk są na miejscu, że są też urzędnicy z poszczególnych departamentów, którzy są zaangażowani w odpowiedzi dla państwa bezpośrednio lub na piśmie, jak też są zaangażowani w przygotowywanie materiałów, możecie państwo zadawać pytania w dyskusji na temat przemysłu stoczniowego oraz pozostałych punktów naszego dzisiejszego programu.

W tej chwili przechodzę do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę o zabranie głosu przez pana ministra Kownackiego. Bardzo proszę. Oczywiście przechodzimy

do realizacji porządku. Bardzo proszę pana ministra Kownackiego o przedstawienie informacji na temat restrukturyzacji przemysłu stoczniowego. Potem poproszę pana ministra Gróbarczyka. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Bartosz Kownacki:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bliżej mikrofonu, tak żeby wszyscy państwo słyszeli.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Proponuję kilka słów wstępu z mojej strony. Później postaram się przekazać prawo do wypowiedzi, począwszy od przedstawicieli Polskiej Grupy Zbrojeniowej, pana prezesa Wojnicza czy też pana prezesa Konefała, którzy pokażą, jak z naszego punktu widzenia wygląda kwestia związana z konsolidacją i restrukturyzacją przemysłu stoczniowego jako całości, która jest w rękach skarbu państwa. Chciałbym, żeby później wypowiedział się też przedstawiciel Inspektoratu Wsparcia ze wskazaniem, jakie są planowane kontrakty w roku 2018 i roku 2019, jak również ze wskazaniem tego, co miało miejsce od jesieni roku 2015. Chciałbym, żeby analogicznie informację tę przedstawił także Inspektorat Uzbrojenia. Są to dwie jednostki w Ministerstwie Obrony Narodowej, które zlecają zamówienia polskim stoczniom.

Odnośnie do danych finansowych – w trakcie wypowiedzi pana prezesa Konefała, oczywiście w tym zakresie, w którym można powiedzieć, zostaną przedstawione informacje finansowe. Informacje, które są dostępne w sprawozdaniach rocznych w odpowiednich terminach, czy to za rok 2016, czy odpowiednio za rok 2017, także będą przedstawione. Cząstkowe informacje, które są do września lub do października, w zakresie, w jakim możemy, również będziemy państwu przedstawiali. Jeżeli chodzi o inne dane finansowe, jak powiedziałem, Inspektorat Wsparcia i Inspektorat Uzbrojenia przedstawią pewne dane.

Trzeba też mieć świadomość, że nie jesteśmy w stanie i nie możemy, ponieważ byłoby to naruszenie interesów skarbu państwa, przedstawić precyzyjnych danych co do wysokości, wartości kontraktów, które mamy zamiar zrealizować na przykład na okręt podwodny typu Orka czy na okręty nawodne. Oznaczałoby to, że nasi potencjalni partnerzy i ich partnerzy, konsorcjanci, znają nasze warunki. Czegoś takiego nigdy w Polsce nie było. Oczywiście nie możemy tego zrobić.

Ze wstępnych informacji chciałbym tylko podkreślić, że w latach 2015–2017 na marynarkę wojenną wydaliśmy 786,53 mln zł. Nie wliczam kontynuacji działań dotyczących okrętu „Kormoran", dlatego że było to jeszcze zamówienie realizowane za naszych poprzedników. Jest to dodatkowa kwota 154 mln zł. Duża, przeważająca część z tego była zakontraktowana w spółkach skarbu państwa, gdyż była to kwota 590 mln zł. W sektorze prywatnym była kwota mniejsza niż 200 mln zł. Na kwotę w sektorze prywatnym składa się m.in. sprawa słynnych holowników. Jest to kwota, która rzeczywiście pozwala funkcjonować stoczniom. Jest też tak, że w najbliższych latach zamierzamy skierować jeszcze większe zamówienia, na dużo większe kwoty.

Także na dużo szerszą skalę aniżeli nasi poprzednicy korzystamy z podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa, a więc z wyłączenia z Prawa zamówień publicznych. Było czymś nienaturalnym, kiedy w dużych postępowaniach… Nie mówię o drobnych remontach wynikowych, które rzeczywiście są realizowane *ad hoc*, które trzeba zrobić sprawnie, szybko, kiedy postępowania na kilkaset tysięcy złotych nie można prowadzić w trybie wyłącznym. Natomiast rzeczą niebezpieczną z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa jako takiego było nieustanawianie pewnych zdolności w określonych stoczniach, na przykład zdolności remontowych ważnych, kluczowych z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa jednostek, okrętów. W przypadku pozostałych sektorów przemysłu zbrojeniowego takie sytuacje co do zasady nie miały miejsca. Tak było w przypadku sektora morskiego. Zaczęliśmy to zmieniać. Planujemy, żeby docelowo w roku 2018, roku 2019 ok. 80% zamówień było realizowanych właśnie ze względu na podstawowy interes bezpieczeństwa państwa.

Na najbliższe lata są też planowane duże zamówienia, o których będziemy mówić bardzo ogólnie, w zakresie, w jakim można, ale pewnie też będą oddzielne posiedzenia Komisji po to, żeby mówić bardzo szczegółowo. W tym roku, na przełomie lat 2017 i 2018, mamy nadzieję rozstrzygnąć największy kontrakt, jeżeli chodzi o polską marynarkę. Jest to kontrakt na okręty podwodne, w którym udział polskiego przemysłu będzie znaczący. Oczywiście będzie tutaj partner bądź niemiecki, bądź francuski, bądź szwedzki, ale robimy wszystko – jest to przedmiotem negocjacji – żeby procentowo z kontraktu wartego ok. 10 mld zł jak najwięcej skierować do polskich stoczni, żeby polskie zakłady miały miejsca pracy i tworzyły odpowiedni potencjał.

Ponieważ było tutaj pytanie o nasze okręty podwodne, mogę powiedzieć tylko tyle – okręt podwodny, odbudowa okrętu podwodnego z oddaniem go do użytku trwa siedem lat. Jest to realistyczna wersja. Rzeczywiście pierwsze kobbeny będą teraz wychodziły z użytku. A więc mamy odpowiedź, kiedy należało podpisać kontrakt na budowę okrętów podwodnych w Polsce, jeżeli chcieliśmy mieć zabezpieczone odpowiednie zdolności. Rok 2010 był to właściwy moment, żeby dzisiaj myśleć i przygotowywać się do odbioru pierwszego okrętu podwodnego. Przez osiem lat rządów Platformy Obywatelskiej nie zrobiono tego. Jesteśmy na bardzo zaawansowanym etapie, można powiedzieć, że rzeczywiście na ostatniej prostej w zakresie wyboru kontrahenta. Chcielibyśmy, żeby było to wcześniej. Dzisiaj chcielibyśmy odbierać okręt. Niestety nie zrobiono tego. Ma to pewne konsekwencje.

Nie jest zasadne emocjonowanie się tym, czy w trakcie remontu – co się zdarza – w Stoczni Marynarki Wojennej, zresztą w chwili obecnej, przez ostatnie tygodnie nadzorowanej jeszcze przez syndyka, doszło do drobnego de facto pożaru, do drobnego problemu. Spalił się akumulator i część jednego z akumulatorów. Teraz jest to przedmiotem badania prokuratury, sprawdzania tego. Rzeczywiście nie powinno się to zdarzyć, ale w jakimś sensie jest to też odpowiedzialność osób w chwili obecnej jeszcze nadzorujących stocznię. Nie tworzyłbym z tej sytuacji jakiegoś sensacyjnego problemu. Wszyscy, którzy mają do czynienia z tego rodzaju remontami, wiedzą, że taka sytuacja nie powinna, ale może się zdarzyć. Rzeczywiście gdybyśmy dysponowali pierwszymi nowoczesnymi okrętami, ten uszczerbek w polskiej marynarce byłby dużo mniej odczuwalny. Niestety tak nie – jest nie z winy obecnego kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej.

To tyle, jeżeli chodzi o słowo wstępu. Teraz bardzo proszę może od razu pana prezesa Konefała, żeby przedstawił strategię Polskiej Grupy Zbrojeniowej odnośnie do naszych stoczni, co w międzyczasie zostało zrobione i co jeszcze planujemy zrobić.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zanim oddam głos panu Konefałowi, chciałabym przeprosić, dlatego że nie przywitałam jeszcze pana generała brygady Dariusza Łukowskiego, szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, pana pułkownika Karola Dymanowskiego, dyrektora Departamentu Polityki Zbrojeniowej, pana pułkownika Waldemara Bogusławskiego, zastępcę szefa Inspektoratu Uzbrojenia, pana Błażeja Wojnicza, prezesa zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej, pana Konefała witałam, pana Adama Mellera, przewodniczącego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, prezesa Portu Gdynia, panią Beatę Szymanowską, również z Krajowej Izby Gospodarki Morskiej i pana Jerzego Czuczmana, dyrektora Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Konrad Konefał:

Dziękuję bardzo. Szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, jeżeli chodzi o sprawę związaną z restrukturyzacją przemysłu stoczniowego, na początku chciałbym wskazać, że obecnie największym problemem, z którym się borykamy, jest gigantyczne zadłużenie sektora leżącego w gestii skarbu państwa. Mianowicie sektor w sytuacji, którą zastaliśmy, jest zadłużony na ok. 500 mln zł. Powoduje to, już spowodowało w latach minionych spadek kapitałów własnych w stoczniach. W związku z tym aktualnie naszym największym problemem jest uporanie się z zadłużeniem, które zostało wygenerowane w latach minionych.

Dla przykładu podam kilka danych związanych z wynikami finansowym, żeby pokazać, jak bardzo zadłużenie to nam ciąży. Jeżeli chodzi o wyniki... Nie mogę podać wyników poszczególnych spółek, ale postanowiłem podać to w układzie grupy spółek, nazwijmy je – morskich, należących do Polskiej Grupy Zbrojeniowej i funduszu MARS. Szanowni państwo, na koniec sierpnia zeszłego roku strata netto spółek morskich wynosiła 27,2 mln zł. Na dzień dzisiejszy, na koniec sierpnia 2017 r., było to zaledwie 500 tys. zł. Poprawa wyniku wyniosła ok. 27 mln zł rok do roku. Gdybyśmy odjęli koszty finansowe związane z zadłużeniem, wynik EBITDA grupy spółek wynosi niespełna 20 mln zł. Oznacza to, że nie licząc kosztów finansowych, które ponosimy na obsługę zadłużenia, jak też nieznacznych kosztów amortyzacji, jako sektor funkcjonujemy na plusie. Dla porównania powiem, że wynik EBITDA za zeszły rok, za ten sam okres w zeszłym roku, wynosił zaledwie 1,5 mln zł, czyli o 18 mln zł mniej niż w tym roku.

Dlatego chciałbym powiedzieć, że jeżeli chodzi o bieżącą działalność operacyjną spółek morskich, spółki te prosperują z wynikiem dodatnim. Natomiast to, co nam bardzo ciąży, jest to wygenerowane wcześniej zadłużenie, które po pierwsze, obciąża nas kosztami finansowymi, po drugie, powoduje znacząco niższe, niż byśmy chcieli, zdolności do zaciągania kredytów obrotowych pod nowe kontrakty.

Postanowiliśmy, że rozwiązaniem m.in. tych problemów będą rozwiązania wygenerowane w ramach przyjętej niecały miesiąc temu w Polskiej Grupie Zbrojeniowej strategii rozwoju i konsolidacji aktywów stoczniowych. Zmierzamy do tego, żeby na bazie naszych aktywów morskich doprowadzić do tego, że powstanie jeden silny podmiot, który skupi w sobie znaczące kapitały po to, żeby problemy związane z zadłużeniem można było w jakiś sposób ogarnąć, że się tak wyrażę kolokwialnie, jeżeli można.

Może teraz przekażę kilka informacji dotyczących działań, które już podjęliśmy w konkretnych aspektach. Jeżeli chodzi o aktywa, które mamy skupione w Szczecinie, w marcu rozpoczęliśmy realizację kontraktu z Polską Żeglugą Bałtycką na budowę promu samochodowo-pasażerskiego typu ro-pax. Aktualnie kontrakt jest na etapie sporządzania projektu technicznego. Chciałbym wyraźnie zwrócić uwagę, że był to kontrakt w formule „zaprojektuj i zbuduj". W związku z tym na tym etapie trwa faza projektowania. Projekt kontraktowy został przez armatora odebrany. Przeszliśmy do fazy sporządzania projektu technicznego. Rozpoczęcie budowy planowane jest w przyszłym roku po zatwierdzeniu projektu technicznego przez towarzystwo klasyfikacyjne. Do realizacji kontraktu przygotowujemy się również od strony inwestycyjnej. Na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego, który na początku tego roku wszedł w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej, są już czynione inwestycje. Może jeszcze nie są z wielkim rozmachem, ale cały czas kalkulujemy zwrot z tychże inwestycji. Niemniej pewne inwestycje już zostały poczynione.

Jeżeli chodzi o stocznię Gryfia, został opracowany plan naprawczy dla spółki. Plan ten jest konsekwentnie realizowany. Dla uzmysłowienia państwu, jakie problemy miała owa stocznia, powiem, że wynik na koniec roku 2016 wynosił minus 17 mln zł. Dzisiaj wynik netto w stoczni jest lepszy o 10 mln zł, porównując stan na koniec sierpnia rok do roku. Jeżeli chodzi o wynik EBITDA, czyli bez kosztów amortyzacji i bez kosztów finansowych, w stoczni tej jesteśmy na plusie, podczas gdy w zeszłym roku była to kwota minus 8,6 mln zł. Chciałbym powiedzieć, że program naprawczy, do opracowania i realizowania którego zarząd Stoczni Gryfia został zobowiązany, jest realizowany pod nadzorem Polskiej Grupy Zbrojeniowej i przynosi efekty. Chciałbym też powiedzieć, że nie jest prawdą – krąży taka obiegowa opinia – że stocznia Gryfia dokłada do remontów. Wręcz przeciwnie. Jak mówię, jeżeli chodzi o wyniki operacyjne, stocznia jest na plusie.

Kolejnym niedawnym, ważnym dla nas wydarzeniem było przejęcie spółki ST3 Offshore. Dla przemysłu stoczniowego było to o tyle istotne wydarzenie, że dzięki temu udało się nam spłacić zobowiązania, które spółka zaciągnęła zarówno w Szczecińskim Parku Przemysłowym, jak i w stoczni Gryfia. Zadłużenie względem spółek stoczniowych zostało już uregulowane. Natomiast jeszcze ważniejszym elementem było utrzymanie podwykonawców, niedużych firm, które funkcjonują na terenie Szczecina i okolic, które w dużej mierze wynajmują infrastrukturę Szczecińskiego Parku Przemysłowego. W ramach transakcji bardzo zależało nam na tym, żeby utrzymać tkankę podwykonaw-

ców w Szczecinie, ponieważ w przypadku upadłości spółki ST3 Offshore posypałaby się nam lawina upadłości. Utracilibyśmy zdolności kontraktowania podwykonawców zarówno dla stoczni Gryfia, jak i dla Szczecińskiego Parku Przemysłowego, co w kontekście budowy promu też było dla nas bardzo ważne. Chciałbym powiedzieć, że była to decyzja inwestycyjna. Nasze zaangażowanie nie przekroczyło 15% kwoty, którą zebraliśmy w toku międzynarodowych negocjacji na dalsze funkcjonowanie spółki.

Jeżeli chodzi o nasze aktywa w Gdyni, tutaj głównym zadaniem jest restrukturyzacja zadłużenia i majątku. Głównie mówimy o stoczni Nauta. Stocznia Nauta boryka się z bardzo dużym zadłużeniem wygenerowanym w trakcie operacji kompensacji, ratowania Stoczni Gdynia za poprzednich zarządów stoczni. Przed nami jest restrukturyzacja majątku. Między innymi nabycie majątku Stoczni Marynarki Wojennej też się z tym wiąże, co oczywiście także jest bardzo istotnym zadaniem. W jakiejś mierze, teraz jeszcze nie mogę powiedzieć, jak to będzie wyglądało, ale na pewno Stocznia Marynarki Wojennej i stocznia Nauta w ramach strategii rozwoju i konsolidacji aktywów stoczniowych będą funkcjonowały wspólnie, przy czym proszę nie rozumieć tego tak, że będą łączone w jeden zakład. Takich planów nie ma.

Jeżeli chodzi o najnowsze wydarzenia, przy wsparciu Polskiej Grupy Zbrojeniowej i funduszu MARS udało się nam wesprzeć zarząd stoczni w przekazaniu do Uniwersytetu Gdańskiego statku badawczego „Oceanograf", co w ostatnim czasie też trochę spędzało nam sen z powiek.

Jeżeli chodzi o duże projekty z przeznaczeniem do realizacji na aktywach gdyńskich, aktualnie staramy się o uzyskanie zamówienia na okręt wojenny „Ratownik", który to okręt jest porównywalnie wielkim zadaniem jak budowa promu pasażerskiego w Szczecinie. Przed nami do zrealizowania dwa bardzo duże projekty, w Gdyni „Ratownik", w Szczecinie prom. Projekty te są o porównywalnej wartości. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z Ministerstwa Obrony Narodowej?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Chciałbym, żeby uzupełnić o to, co zostało zakontraktowane przez siły zbrojne w ramach remontów i nowych projektów, jak również o to, co zamierzamy w najbliższym czasie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dobrze, ponieważ było pytanie. Rozstaliśmy się z chęcią zapoznania się z państwa planami. Jest to przyszłość dla stoczni. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Dziękuję. Proszę, panie generale.

Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych Ministerstwa Obrony Narodowej gen. Dariusz Łukowski:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, Inspektorat Wsparcia realizuje przede wszystkim zadania związane z utrzymaniem sprawności jednostek pływających marynarki wojennej. Wszystkie zadania, które realizujemy w tym obszarze, są realizowane wyłącznie w oparciu o podmioty polskie. Jeżeli patrzymy na to, co w tej chwili mamy ulokowane w podmiotach jako zadania Ministerstwa Obrony Narodowej przez Inspektorat Wsparcia, w bieżącej realizacji mamy zadania na kwotę 240 mln zł. Do końca roku kwota ta zostanie powiększona dodatkowo o 82,5 mln zł. Można więc powiedzieć, że do końca roku w realizacji będziemy mieli zadania na ogólną kwotę 322,5 mln zł. Warto dodać, że z kwoty, która już została objęta umowami, czyli z kwoty 240 mln zł, 54%, czyli kwota 129 mln zł, przeznaczone jest na zadania realizowane w ramach podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa. Jeżeli chodzi o pozostałe 46%, czyli kwotę 111 mln zł, jest ona przeznaczona na zadania realizowane w ramach PZP. Trzeba pamiętać, że są zadania, z których część została rozpoczęta jeszcze w 2015 r., a identyfikację interesu bezpieczeństwa państwa rozpoczęliśmy od roku 2016. Warto też dodać, że na dzień dzisiejszy prawie 76% zadań jest ulokowanych w stoczniach państwowych.

Jeżeli popatrzymy bardziej szczegółowo, trzeba powiedzieć, że w tej chwili w realizacji mamy 11 jednostek pływających, z czego siedem w spółkach państwowych. Dotyczy

to takich okrętów jak: okręt transportowo-minowy, trzy trałowce bazowe, kuter poławiacz torped typu Kormoran, motorówka transportowa oraz mały okręt rakietowy typu 151. Pozostałe zadania, w kwocie 57 mln zł, są ulokowane w spółkach prywatnych.

Patrząc na perspektywę, do końca roku uruchomimy cztery postępowania na kwotę, o której wspomniałem, czyli 82,5 mln zł. Trzeba powiedzieć, że ponad 90% owej kwoty będzie dedykowane do realizacji w ramach podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa.

Patrząc na wstępny projekt planu napraw jednostek pływających na lata 2017–2021, przewidujemy zawarcie umów na łączną kwotę ok. 400 mln zł, z czego na zadania o statusie PIBP przewiduje się przeznaczyć 91% owej kwoty. Jeżeli chodzi o więcej szczegółów, na lata 2018–2019 zaplanowano podpisanie umów na kwotę 318 mln zł, z czego kwota prawie 290 mln zł będzie realizowana w ramach podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa i trafi do spółek państwowych. Pozostała kwota, 28,5 mln zł, będzie lokowana w ramach Prawa zamówień publicznych. To też nie wyklucza tego, że część z owych zadań trafi do przedmiotów państwowych. Mówimy tutaj o dziewięciu jednostkach pływających, które są ujęte w planie.

Szanowni państwo, zasada przyjęta przez Inspektorat Wsparcia, przez resort obrony narodowej, mówi o tym, iż podstawowym interesem bezpieczeństwa państwa obejmujemy wszystkie okręty, które znajdują się w grupie okrętów bojowych, oraz te, które są w grupie pomocniczych jednostek pływających zidentyfikowane jako okręty dowodzenia siłami, czyli okręty projektu 130Z, okręty rozpoznania radioelektronicznego typu 863, okręty hydrograficzne typu 864, okręty ratownicze typu 570 oraz pływające stacje demagnetyzacyjne typu B208. Pozostałe jednostki pomocnicze będą kwalifikowane jako jednostki powszechnie występujące. Są to holowniki, różnego rodzaju motorówki pomocnicze. Będę one obejmowane zadaniami w ramach procedury PZP. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z Ministerstwie Obrony Narodowej?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Jeszcze przedstawiciel Inspektoratu Uzbrojenia. Panie pułkowniku, bardzo proszę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę.

Zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia Ministerstwa Obrony Narodowej płk Waldemar Bogusławski:

Szanowni państwo, Inspektorat Uzbrojenia na dzień dzisiejszy realizuje siedem umów. Wykonawcami owych umów są trzy stocznie: Nauta, Remontowa Shipbuilding i Stocznia Marynarki Wojennej. W ramach owych umów budujemy osiem jednostek, osiem okrętów, oraz remontujemy cztery. Łącznie umowy są zawarte na sumę 1,864 mld zł. Najważniejsze jednostki to oczywiście „Ślązak”, „Kormoran”, holowniki. Oczywiście są też remonty, które przede wszystkim są realizowane w stoczni Nauta. Są to remonty kutrów 5002, małego okrętu ratowniczego 421 oraz okrętu ratowniczego „Piast”. Natomiast na przyszłe lata planujemy zawarcie umów na pozyskanie kolejnych okrętów, łącznie 19 okrętów. Najważniejsze pozycje to oczywiście okręty podwodne nowego typu Orka, ratowniki, okręt wsparcia logistycznego „Bałtyk”, zbiornikowiec paliwowy „Supply” oraz kolejne kormorany. Jednocześnie planujemy pozyskać dziewięć mniejszych jednostek typu motorówki, kutry transportowe. Szacowany budżet jest na poziomie ok. 8–9 mld zł. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej to wszystko. Pan minister Gróbarczyk. Bardzo proszę. Jesteśmy w punkcie pierwszym. Jest to informacja na temat restrukturyzacji przemysłu stoczniowego.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Tylko potwierdzam, tylko chciałbym dodać, że działania te były uzgadniane wspólnie. Ich realizacja przebiega w ramach przyjętego programu. W tym temacie nie mam nic więcej do dodania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Pan poseł Aziewicz. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie ministrze, Wysoka Komisjo, spisałem sobie listę pytań, w mojej ocenie, fundamentalnych w kontekście tematu dzisiejszego posiedzenia, punktu, w którym się aktualnie znajdujemy, nad którym pracujemy. Pierwsze pytanie ma charakter dosyć ogólny, ale w kontekście materiału, który państwo przygotowaliście oraz w kontekście informacji, które podali przedstawiciele Ministerstwa Obrony Narodowej, wydaje mi się ono zasadne. Jaka jest tak naprawdę sytuacja przemysłu stoczniowego po dwóch latach rządów Prawa i Sprawiedliwości? Chętnie zobaczyłbym materiał. Wołanie na puszczy. Przypominam, że prosiłem o pisemny materiał na posiedzeniu Wysokich Komisji poświęconym Stoczni Marynarki Wojennej. Panie prezesie Konefał, padły pewne zobowiązania, ale żadnego materiału na piśmie później, po posiedzeniu, nie uzyskaliśmy.

Chciałbym się na przykład dowiedzieć, jak funkcjonuje sektor prywatny w przemyśle stoczniowym, dlatego że zakładam, że działania, które obiecywał, zapowiadał pan minister Gróbarczyk, miały dotyczyć nie tylko sektora państwowego. Jest to trochę chichot historii czy też być może błąd systemowy, że akurat sektor państwowy, jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy, znajduje się w gestii Ministerstwa Obrony Narodowej w sytuacji, kiedy mamy ministra, który nazywa się ministrem do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Niemniej taki jest podział władzy w rządzie pani premier Szydło i trudno z tym polemizować.

Były duże zapowiedzi, duże nadzieje, które pan minister Gróbarczyk budził w kontekście wejścia w życie ustawy stoczniowej. Pamiętam emocje, które były budowane, w momencie kiedy przez Sejm przechodził projekt ustawy. Była mowa o odbudowie, była mowa o stoczniach w ruinie, które rzekomo zostawili poprzednicy. Ustawa weszła w życie, została uchwalona. Ciekawy jestem, kto tak naprawdę skorzystał z zapisów tejże ustawy, jeżeli ktoś może mówić o lepszych wynikach stoczni. Gdybym wcześniej miał dane na piśmie, nie pytałbym pana ministra Kownackiego o wyniki, tylko pytałbym o interpretację określonych cyfr. W takiej sytuacji jest mi trudno, ręka boli od notowania, ale oczywiście będziemy wracali do szczegółowych informacji, kto skorzystał z tejże ustawy.

Czy ustawa stoczniowa rzeczywiście działa w tej części, która wymagała uzgodnień z Komisją Europejską? Pamiętam, że w dyskusji, która toczyła się w Sejmie, podnosiłem ten wątek. Pan minister złożył określone zapowiedzi. Głosowaliśmy za tą ustawą, ale przy takim założeniu, że ufamy panu ministrowi, że wątek ten jest nam przedstawiany w sposób merytorycznie poprawny, że elementy pomocy publicznej, które w sobie zawiera ustawa, są zgodne z prawem Unii Europejskiej. Ciekawy jestem, czy one w ogóle działają i czy ktokolwiek skorzystał z elementów pomocy publicznej.

Jeżeli chodzi o pomoc publiczną, jestem bardzo ciekawy – brakuje mi takiej zbiorczej informacji – jaki jest poziom pomocy publicznej udzielonej przez nasze państwo przemysłowi stoczniowemu. Rozumiem, że chodzi o legalną pomoc publiczną. Nielegalną niech się zajmują inne urzędy. Przy okazji kupowania Stoczni Marynarki Wojennej w upadłości przez Polską Grupę Zbrojeniową pojawił się wątek pomocy publicznej. Wtedy była mowa o tym – tak zrozumiałem pana Konefała – że Stoczni Marynarki Wojennej nie można integrować ze stocznią Nauta, ponieważ Stocznia Marynarki Wojennej skorzystała z pomocy publicznej, która jest dozwolona przy założeniu, że jest przeznaczona na cele o charakterze militarnym. Tak to zrozumiałem. Jeżeli źle zrozumiałem, oczywiście będę wdzięczny za poprawienie. Ile rzeczywiście państwo polskie włożyło w stocznie? Jaka jest efektywność owej pomocy?

Jeżeli chodzi o stocznię Nauta, wypadek i inne wątki, mamy odrębny punkt, więc teraz nie będę o to pytał, natomiast przez media przetoczyła się też informacja dotycząca konfliktu pomiędzy stocznią Nauta a Stocznią Remontową w kontekście platformy Petrobalticu. W ogóle czasami mam wrażenie jako poseł Rzeczypospolitej, który na mocy

ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora powinien mieć dostęp do wszystkich informacji umożliwiających mi wykonywanie nadzoru nad ministerstwem i podległymi mu bytami, że na posiedzeniach Komisji pozyskujemy informacje dużo, dużo płytsze niż to, co można wyczytać w określonych mediach. Chciałbym więc poprosić o skomentowanie tego, co się wydarzyło w stoczni Nauta, w kontekście tego zdarzenia.

Powszechnie mówi się – słychać o tym w mieście i na świecie – o nacjonalizacji Stoczni Gdańskiej. Pamiętam, że jej prywatyzacja kiedyś była flagowym sukcesem Prawa i Sprawiedliwości. Był poseł, teraz nie poseł, teraz menadżer, który chwalił się tym, że uratował Stocznię Gdańską poprzez przeprowadzenie świetnej prywatyzacji. Teraz słyszę o planowanej nacjonalizacji. Wydaje mi się, że Wysoka Komisja, w momencie kiedy dyskutuje na temat restrukturyzacji przemysłu stoczniowego na specjalnie zwołanym posiedzeniu dwóch Komisji, w takim punkcie powinna uzyskać taką informację. Teraz to na tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę. Kto z panów ministrów? Jeszcze pan poseł Zaremba. Jeszcze jeden poseł, jeżeli ktoś chce. Trzy osoby i proponuję odpowiedzi. Pan poseł Śniadek. Bardzo proszę. Pan poseł Zaremba i pan poseł Śniadek.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, proszę państwa, akurat jestem zdziwiony, że pan poseł Aziewicz, były szef Komisji Skarbu Państwa, jak tutaj podkreślał – podkreślał też swoją rolę nadzorczą – nie był tak aktywny w poprzedniej kadencji, kiedy można powiedzieć, że de facto na zamówienie, w moim przekonaniu, niemieckie rząd Platformy Obywatelskiej likwidował przemysł stoczniowy. Gdzie wtedy był pana nadzór? Gdzie był pana nadzór? Kiedy się temu przeciwstawiałem, groził mi pan. Pamięta pan?

A teraz ad meritum. Po pierwsze, chciałbym się odnieść...

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Chyba jestem za szczupły.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Nie przerywałem panu. Chciałbym się odnieść także do bardzo ważnej informacji, którą przekazał pan prezes Konefał. Jeżeli chodzi o to, że trzeba było przejąć ST3 – zacznę trochę od końca – czyli dawną fabrykę Bilfingera, już pięć lat temu ostrzegaliśmy, że Niemcy się wycofają. Miał to być ochłap, erzac rzucony Szczecinowi w miejsce likwidowanej, dewastowanej Stoczni Szczecińskiej. Jak wyszło? Wyszło tak, że stocznia Gryfia funkcjonuje pomimo złego podziału wyspy i naruszonych ciągów technologicznych. Teraz się to odkręca. Po drugie, same ciągi technologiczne przygotowane przez Bilfingera, nie chcę państwa wprowadzać w szczegóły, ale było to postawienie wozu przed koniem.

Dosyć powiedzieć, że Stocznia Szczecińska SPP wykonuje takie prace jak malowanie szkieletów i podstaw do wież, na których są zamontowane wirniki. Tak to było przygotowane. Oczywiście wcześniej było wmontowanie MARSA w to całe przedsięwzięcie, które też skutkowało tym, że stocznia Gryfia – teraz przejdziemy do szczegółów – została zadłużona. Co zrobiono za waszych rządów? Mówię o rządach Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. Otóż doprowadzono do tego, że stocznia remontowa Gryfia musiała wyprowadzić swój majątek, przekazać go MARS-owi i za swój majątek, na przykład hale, nabrzeża, doki, płacić raty dzierżawne. Stąd było zadłużenie. Kompletnie leżało pozyskiwanie nowych zamówień. Co więcej, stocznia stała się wypożyczalnią doków dla prywatnych firm, często będących w zażyłej komitywie z niektórymi politykami Platformy Obywatelskiej.

Wystarczyło, że jako Prawo i Sprawiedliwość ukróciliśmy ów proceder, kiedy objęliśmy rządy. Skończyło się wypożyczanie doków za bezcen i tzw. zamówienia armatorskie, kiedy armator przychodził i wskazywał, co on chce mieć zrobione z zewnątrz, a co ewentualnie może zrobić stocznia Gryfia, a wiadomo, że chodziło o najcięższe, najbardziej kosztochłonne prace dokowe typu spód kadłuba, śruby, stery etc. Natomiast crème de la crème, proszę państwa, żebyście wiedzieli, snycerkę, nadbudówki, automatykę, elektronikę, mechanikę – to wszystko robiły firmy z zewnątrz, robiły to, co w biznesie

remontowym jest najbardziej dochodowe. I tak krok po kroku doprowadzano do tego, że stocznia miała upaść, a doki oraz infrastruktura i suprastruktura miały być przejęte przez prywatne firmy. Taki scenariusz był realizowany.

A duża stocznia? Duża stocznia nie dosyć, że została zamknięta, to była jeszcze niszczona. Podam przykład ze Stoczni Szczecińskiej. Chodzi o sprężarkownię. Na miejscu dawnej sprężarkowni wybudowanej przez Porta Holding w roku 1999 – a więc jak na przemysł stoczniowy był to bardzo młody sprzęt, obiekt – jest symbol waszych rządów, czyli Biedronka, dyskont spożywczy. A sprężarkownię teraz trzeba wybudować nową za kwotę 7, 8 do 10 mln zł, dlatego że jest niezbędna, jeżeli chodzi o zasilanie pochylni. Jest to wykonywane.

Druga rzecz. Co pokazał audyt nowego kierownictwa Stoczni Szczecińskiej SPP? Otóż tak dbaliście o przemysł stoczniowy, że kiedy wasz marszałek województwa z Platformy Obywatelskiej przyznawał dotacje na jedną z maszyn, było wyraźnie zaznaczone, że nie może ona służyć produkcji stoczniowej, dlatego że inaczej dotacja będzie zabrana.

Ostatnia rzecz. Poprzednie kierownictwo za czasów waszych rządów poszukiwało firmy, która dokona demontażu, wycięcia suwnic i pochylni. Są na to dokumenty. Tak o to dbaliście. Czemu na zamówienie niemieckie? W tym czasie – dziwię się, że pan podnosi, że podnosicie kwestię pomocy publicznej – Niemcy wpakowali w swoje stocznie 790 mln euro. Połowa pochodziła w budżetu federalnego, połowa pochodziła z budżetu landu Meklemburgia-Pomorze Przednie. Proszę zobaczyć, jak wygląda stocznia w Stralsundzie, jak wyglądają zakłady Airbusa. Idzie produkcja dwóch kadłubów równocześnie pod halą. Z jednej strony hali jest sześć bocznic kolejowych, z drugiej strony też jest sześć. Wszystkie są pełne wagonów, platform z dostarczanym sprzętem. I co? Dziesiątego czerwca 2011 r. we Frankfurter Allgemeine Zeitung prezesi stoczni w Stralsundzie i Wolgaście mówili, że pomoc rządu niemieckiego bardzo im pomogła utrzymać miejsca pracy, utrzymać firmę w biegu, ale przede wszystkim pomogła im decyzja rządu polskiego o zlikwidowaniu przemysłu stoczniowego w Szczecinie. Jest to powiedziane *expressis verbis*. A więc bardzo się dziwię, że dzisiaj, po tym co narobiliście w przemyśle stoczniowym, śmiecie składać tego typu wnioski.

Jeszcze jedna rzecz. Bilfinger okazał się trochę lepszym Kraftportem. Przypomnę wybory samorządowe w roku 2010. Platforma potrzebuje sukcesu. Wymyślają więc firmę z kapitałem zakładowym w wysokości 5 tys. zł, firmę Krafport, której wydzierżawiają cały majątek stoczni. Zaczyna się wycinanie na przykład ciągów technologicznych w kadłubowni. Są tutaj eksperci, potwierdzą to, co mówię. A co firma ma wpisane w KRS-ie? Proszę państwa, docieplanie budynków. Złożyłem zawiadomienie do Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Jest proces. Ówczesny prezes Silesii – wtedy Silesia zarządzała tym majątkiem – odbywa karę aresztu.

Chciałbym podkreślić, że zrobiliśmy sprawdzenie w Szczecinie, jakie są intencje rządu. Pojawił się amerykański inwestor, który złożył ofertę. Później dostaliśmy zgodę inwestora, żeby pokazać ją prasie. Zrobiliśmy to jako politycy Prawa i Sprawiedliwości – wtedy w opozycji. Byli zainteresowani kupieniem terenów stoczniowych z infrastrukturą i suprastrukturą, wynajęciem ludzi, fachowców, którzy zresztą dzisiaj dla nas pracują, jak np. pan Różalski czy pan Strzeboński, stoczniowców. Chcieli kontynuować produkcję przemysłową, w tym produkcję statków. Przedstawiciel firmy, właściciel firmy pojechał na Śląsk i usłyszał – cytuję – „niech oszołomy w Szczecinie zapomną o budowie statków”. Prezes spółki skarbu państwa, która zarządza tak dużym majątkiem, bez odpowiedniego umocowania politycznego i stanowiska wyrażanego przez swoich mocodawców nigdy nie pozwoliłby sobie na coś takiego. Już kończę. Oczywiście przez 30 dni nie odpowiedziano na propozycję, wobec czego wygasła. Tak to wyglądało, proszę państwa.

Dzisiaj sytuacja w stoczni Gryfia, jak mówił pan prezes Konefał, nie jest różowa, ale jest stabilna. Gryfia po raz pierwszy od wielu lat nie walczy z własnym właścicielem, wykazuje dodatnie wyniki. Jesteśmy także w trakcie procesu naprawiania finansów owej firmy.

Tyle ze swojej strony miałem uwag do tego, co było przedstawione przez pana Aziewicza. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Śniadek. Bardzo proszę.

Poseł Janusz Śniadek (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, Wysokie Komisje, mam pytanie do pana prezesa Konefała. Być może moja niewiedza bierze się z tego, że nie jestem członkiem żadnej ze spotykających się dzisiaj Komisji. Mówiąc o strategii rozwoju i konsolidacji, podkreślił pan, że chodzi o połączenie podmiotów będących, jak się domyślam, w zarządzie Pegaza w jeden podmiot, po czym nieco później pod koniec swojej wypowiedzi zastrzegł pan, że nie chodzi na przykład o łączenie Stoczni Marynarki Wojennej ze stocznią Nauta. Proszę o przybliżenie, o łączenie jakich podmiotów chodzi w konsolidacji. Jest to pytanie pierwsze.

I pytanie drugie. Bardzo nurtuje mnie kwestia rozpoczęcia budowy ro-paxów. Myślę, że o wadze tego przedsięwzięcia dla przyszłości naszej gospodarki morskiej w ogóle, nie tylko stoczni, ale też żeglugi, nie trzeba mówić. Dosyć enigmatycznie został podany termin rozpoczęcia budowy – w przyszłym roku po zatwierdzeniu projektu technicznego. Chciałbym natomiast zwrócić uwagę, że chyba jest świadomość tego, iż pomiędzy projektem technicznym a budową jest może jeszcze bardziej pracochłonny etap projektów roboczych. Czy pan prezes mógłby troszkę przybliżyć planowany termin rozpoczęcia budowy po zakończeniu etapu projektowego?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan minister Gróbarczyk odnośnie do ro-paxów. Tak mi się wydaje. Na pozostałe pytania odpowie pan Konefał i ewentualnie pan minister Kownacki. Bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, padło jeszcze pytanie na temat korzyści z ustawy stoczniowej. Przypomnę, że ustawa stoczniowa weszła do realizacji na początku tego roku. W związku z tym na pewno przedstawimy wynik jej stosowania po zakończeniu roku, panie pośle. W każdym razie jeszcze raz podkreślam, że rola rządu w tym zakresie kończy się, jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy. Jest to bezwzględnie udogodnienie dla przedsiębiorstw. W związku z tym nawet jak pan poseł założy firmę stoczniową, może skorzystać z zerowego VAT-u.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

A pozostałe elementy pomocy publicznej?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, to ja udzielam głosu, nawet jak jesteśmy w prezydium. Bardzo proszę. Potem udzielę głosu panu wiceprzewodniczącemu.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jesteśmy w bieżącym kontakcie z przedstawicielami przemysłu stoczniowego, nawet z obecnym tutaj panem przewodniczącym Czuczmanem. Są pewne sugestie co do regulacji ustawy w niektórych obszarach. Będzie to naszą rolą, żeby dostosować ją do potrzeb branży i biznesu.

Padło jeszcze pytanie o nacjonalizację. Jak widać, nie ma takiej potrzeby. Nie słyszałem jednak, żeby miał pan uwagi do prezydenta Macrona, który znacjonalizował swoje stocznie. Tam może być, u nas nie. Chciałbym potwierdzić, że jeżeli będzie taka konieczność, na pewno z niej skorzystamy, jeżeli chodzi o sytuację stoczni. Naszym priorytetowym celem jest utrzymanie przemysłu stoczniowego w Polsce, żeby nie zaginął, żeby funkcjonował.

Jeżeli chodzi o ro-paxy, o konkretne tematy, to są tutaj przedstawiciele, jest pan prezes Redmerski, jest pan prezes Wróblewski, są armatorzy, którzy zlecili wykonanie, jest strona wykonawcza, czyli pan prezes Konefał. Oczywiście nie chcemy, nie możemy, państwo nie mogą podać wszystkich informacji ze względu na to, że trwa także kontraktowanie podwykonawców. Jedno i drugie jest niezwykle istotne pod kątem ostatecznej ceny. Przyjęto zasadę, że projekt techniczny łącznie z projektami wykonawczymi będzie zrealizowany do pół roku w ramach procesów technologicznych, żeby maksymalnie

za pół roku rozpocząć już cięcie blachy. Jeżeli pan poseł potrzebuje dodatkowych wyjaśnień, bardzo proszę, są przedstawiciele armatora i wykonawcy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Czy pan minister Kownacki chciałby coś dodać?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Jeżeli można, bardzo krótko. Za chwilę oddam głos panu Konefałowi, ponieważ były pytania o pomoc publiczną, o łączenie, o konsolidację. Po pierwsze, panie pośle, wypowiedział pan swoją ocenę, że stocznie podlegają Ministerstwu Obrony Narodowej, abstrahując od Stoczni Marynarki Wojennej, którą właśnie my nabyliśmy. Jest to kwestia strategicznego interesu dla bezpieczeństwa państwa. To państwa poprzednicy... Wielokrotnie dobrze oceniałem samo powołanie Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Uważam, że konsolidacja polskiego przemysłu zbrojeniowego była dobrą decyzją. Dziękuję za to. Jednakże to pana koledzy zdecydowali, że stocznie będą w ramach przedsiębiorstwa pod nazwą Polska Grupa Zbrojeniowa. A więc proszę teraz nie formułować...

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Były przecież pod ministrem skarbu państwa.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Proszę?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Za naszych czasów nadzorował je minister skarbu państwa.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Minister skarbu państwa, ale w przedsiębiorstwie Polska Grupa Zbrojeniowa, czyli w przedsiębiorstwie zbrojeniowym. Taką decyzję podjęliście. Włączyliście stocznie – nie było Stoczni Marynarki Wojennej, tylko była stocznia Nauta i stocznia Gryfia – do przedsiębiorstwa, którego specyfiką, którego ponad 90% produkcji jest produkcja zbrojeniowa. Cóż, taka była wasza decyzja. Proszę więc, żebyśmy nie toczyli dyskusji.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Mogę odpowiedzieć?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Nie ma ona sensu. Po prostu tak jest i trzeba robić wszystko, żeby sektor ten rozwijać. Zapytał pan ogólnie, jaka jest sytuacja przemysłu zbrojeniowego. Mogę panu powiedzieć, że uratowaliśmy Stocznię Marynarki Wojennej. Uratowaliśmy ST3, które było na krawędzi likwidacji. W ramach konsolidacji przemysłu włączyliśmy SPP, który w ogóle był niewidoczny, poza tym, że miał bardzo istotną infrastrukturę. Kierujemy wskazane zamówienia o wartości kilku miliardów złotych. Skierowaliśmy już o wartości ponad 700 mln zł, w dużej części do przemysłu państwowego, ale nie tylko. Kierujemy je również do dobrych stoczni, które są stoczniami prywatnymi. Chcielibyśmy, żeby wyniki finansowe były jeszcze lepsze, ale czegoś, co systematycznie było niszczone przez ostatnie trzydzieści lat, nie da się jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki zmienić z dnia na dzień. Widać, że wyniki są lepsze, są też dobre prognozy. Pan, ja i każda z osób obecnych na posiedzeniu Komisji na podstawie faktów może sobie wyrobić zdanie o tym, jaka jest sytuacja polskiego przemysłu stoczniowego. Uważam, że jest dużo lepsza niż była w przeszłości. Mamy jeszcze dużą pracę do wykonania. Oby praca ta się udała.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Zaremba i pan poseł Aziewicz.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Chciałbym jeszcze przypomnieć państwu o dwóch rzeczach. Mianowicie kiedy była tzw. specustawa likwidująca przemysł stoczniowy, która nazywała się ustawą kompensacyjną – była to taka nowomowa – przedstawiciele rządu okłamywali nas w Senacie podczas posiedzeń plenarnych, co zresztą jest zarejestrowane i co dzisiaj można spokojnie odtworzyć. Mówiono, że przemysł stoczniowy będzie sprzedawany w biegu, tak jak na przykład PZL

Mielec został sprzedany inwestorowi branżowemu i firma dzisiaj rzeczywiście perfekcyjnie funkcjonuje. Tak samo miały być sprzedane stocznie. Jak wyszło, wszyscy wiemy.

Druga rzecz. Proszę państwa, skoro jesteśmy przy procedurach unijnych, ostatnie miesiące wyraźnie pokazały, że są równi i równiejsi. Nie mówię tylko o nacjonalizacji, zresztą powtórnej, stoczni w Saint-Nazaire przez rząd francuski czy o dotowaniu w dalszym ciągu przemysłu stoczniowego w Niemczech, pośrednio, ale jednak dotowaniu. Chciałbym powiedzieć następną rzecz. Polski rząd Donalda Tuska nie wykorzystał żadnej, podkreślam, żadnej drogi odwoławczej, jeżeli chodzi o procedury i decyzje Komisji Europejskiej. To tak jakby przegrać proces w pierwszej instancji i choć czujemy się pokrzywdzeni, nie składamy apelacji. Dlaczego? Ano dlatego, proszę państwa, że taka była decyzja ówczesnego premiera – cytuję za Dziennik.pl – „niech szlag trafi te stocznie”. Koniec cytatu. Rzeczywiście potem się to przekładało.

Ostatnia rzecz. Prawu i Sprawiedliwości zarzucano, że jak dojdzie do władzy, że jak będzie odbudowywać przemysł stoczniowy, to prywatne firmy, na przykład w Szczecinie, nie będą miały czego szukać. Otóż nic takiego się nie stało. Prywatne firmy działają na terenie Stoczni Szczecińskiej SPP. Mówię „Stoczni Szczecińskiej”, dlatego że niedługo nastąpi powrót do tej historycznej nazwy. Jest to marka handlowa od 1948 r. Co więcej, firmy mają tam wreszcie ustabilizowaną sytuację nie tylko ze względu na ustawę, o której mówił pan minister, ale przede wszystkim dlatego, że podpisano z nimi umowy. Wcześniej było to na twarz. Wcześniej funkcjonowano w oparciu o ustne ustalenia. Chciałbym, proszę państwa, to przypomnieć. Jeżeli chodzi o odbudowę przemysłu stoczniowego, oczywiście jest to proces skomplikowany po tym, jak wcześniej z rozmachem było to niszczone. Instalacje przeciwpożarowe, ujęcia wody. Mógłbym państwu opowiadać godzinami. Jest jeszcze kilka innych perełek, które zostały po poprzednikach w innych częściach, w innych sektorach gospodarki morskiej, nie tylko w stoczniach. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan Aziewicz. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Krótko przypominam, że przedmiotem naszego posiedzenia jest restrukturyzacja przemysłu stoczniowego realizowana teraz. Rozmawiamy o teraźniejszości. Jestem w stanie rozmawiać z panem posłem Zarembą, może trochę innym językiem, na temat przeszłości, natomiast nie to jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, a czas ucieka.

Zamykając już ten wątek, chciałbym odpowiedzieć panu ministrowi Kownackiemu. Rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego przyjął taką konstrukcję nadzoru nad majątkiem skarbu państwa, że oddzielił w tym wypadku rolę producenta, czyli rolę właściciela, od roli konsumenta. Taka była logika nadzoru, który stosowali ministrowie skarbu państwa. Minister pełnił taką funkcję w ramach nadzoru nad podmiotami, które działały również dla zbrojeniówki. Państwo przyjęliście inną strukturę. W ramach naszego rządu nie mieliśmy ministra do spraw gospodarki morskiej. Jeżeli minister do spraw gospodarki morskiej ma się czymś zajmować, jeżeli nadzoruje porty, to nie wiem, dlaczego nie nadzoruje stoczni, ale niejako jest to wasz problem. Będę oceniał za efekty.

Natomiast wracając do wypowiedzi pana ministra Gróbarczyka, pan minister wspomniał tylko o jednym elemencie wsparcia dla przedsiębiorców, który zawiera ustawa stoczniowa, a mianowicie o zerowym podatku VAT. A co z pozostałymi elementami pomocy publicznej, panie ministrze, które zawiera owa ustawa? Jakoś na ten temat nic nie słyszałem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Z tyłu zgłaszał się pan poseł. Bardzo proszę.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, uważam, że trzy punkty nierozerwalnie się ze sobą wiążą i najlepiej byłoby, gdyby było wprowadzenie do trzech punktów, dlatego że nie da się rozsądnie i racjonalnie dyskutować, kiedy jest to tak podzielone. Ponieważ we wprowadzeniu i tak znacznie rozszerzono zakres wypowiedzi,

trzymano się nie tylko pierwszego punktu, w związku z tym będę odnosił się do wszystkich punktów w dosyć krótkim wystąpieniu.

Dobrze by było, gdyby w szczególności przedstawiciele Prawa i Sprawiedliwości przestali uprawiać tutaj ideologię. Z punktu widzenia ratowania przemysłu stoczniowego, jego istotnej restrukturyzacji na stole mamy decyzje, które zapadły za rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, czyli decyzje o powołaniu Polskiej Grupy Zbrojeniowej i skonsolidowaniu w niej potencjału stoczniowego. Pokażcie jakieś wasze decyzje na tym polu podjęte przez dwa lata. Zapowiadacie wykupienie aktywów Stoczni Marynarki Wojennej. Pan minister mówi o uratowaniu Stoczni Marynarki Wojennej. Na czym owo uratowanie polega? Na tym, że są tam ulokowane istotne produkty, w których są istotne opóźnienia. Zresztą to nie wy ulokowaliście istotne produkty z punktu widzenia marynarki wojennej.

Proszę państwa, wasz pomysł na wielką narodową stocznię to realizowanie koncepcji, która w moim przekonaniu skończy się zupełnie totalną katastrofą. Wasz pomysł polega na tym, że chcecie sfinansować, odbudowywać potencjał państwowy poprzez niekonkurencyjne postępowania dotyczące dwóch istotnych projektów, o których słyszymy. Jeden jest już zaawansowany, mam nadzieję, że dzisiaj będzie bardzo szczegółowo omówiony. Już dzisiaj przeraża to, co w tej sprawie jest robione. Przypomina to wszystkie historie malowania chodników i trawy na 22 lipca w poprzednim systemie. Mówię o promie. Drugi projekt to koncepcja budowania okrętów podwodnych w Polsce. Są to wasze koncepcje, na razie wasz wkład w rozwój przemysłu stoczniowego.

Teraz po kolei. Mamy tutaj powtórkę z posiedzenia Komisji, które odbyło się dokładnie rok temu. Było ono totalną katastrofą z informacyjnego punktu widzenia. To dzisiejsze jest dokładnym powtórzeniem. Mamy jakieś szczątkowe informacje. To po prostu wstyd, że takie informacje przychodzą z ministerstw. Powinny być pokazane dokładne dane dotyczące produkcji stoczniowej na przykładzie kilku lat, żebyśmy wszyscy mogli wyciągnąć z tego wnioski, żebyśmy mogli zobaczyć, z jakim potencjałem w Polsce mamy do czynienia i jak on się rozwija na przestrzeni ostatnich lat. Przyjęto ustawę stoczniową. Dzisiaj minister nie ma żadnych informacji, żeby powiedzieć, jakie efekty ona przynosi, jakie skutki. Nie potrafi pan tego ocenić ani przekazać.

Wreszcie to, co dotyczy bieżącego działania. Mamy bardzo niedobre informacje związane z przewróceniem się statku w stoczni Nauta, z pożarem okrętu podwodnego. Są to historie, które muszą być szczegółowo wyjaśnione z punktu widzenia zarządzania. Mamy brak decyzji z punktu widzenia kluczowych projektów dla marynarki wojennej. Panowie, przedstawiciele Ministerstwa Obrony Narodowej mówią dzisiaj, że cieszą się, wskazując na to, że wszystko objęliście… wszystkie zadania realizujecie w ramach podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa. Cieszycie się z tego, że wyłączacie konkurencję. Wolałbym, żebyśmy mówili o tym, że dorobiliśmy się jakiegoś standardu, jakiejś jakości w działaniu, przede wszystkim, że mamy realizację projektów. W 2016 r. wycofaliście się z postępowania na sześć okrętów nawodnych, okrętów patrolowych, okrętów obrony wybrzeża. Dzisiaj chciałbym poznać konkretne informacje, na jakim etapie jest postępowanie dotyczące sześciu okrętów. Czy wycofaliście się z owego postępowania, skasowaliście owo postępowanie?

Jeżeli chodzi o okręty podwodne, na jakim jest to etapie, co udało się zrobić przez dwa lata, odkąd przejęliście dokumentację związaną z okrętami podwodnymi? Co w tym zakresie udało się zrobić? Budujecie swoje przekonania, mrzonki o potędze państwowych podmiotów na dwóch projektach dotyczących promu i okrętów podwodnych, tego, co będzie zlecone z punktu widzenia zamówień przez Ministerstwo Obrony Narodowej, tylko że w zakresie Ministerstwa Obrony Narodowej mamy totalny zastój. Prom za chwilę poddamy szczegółowej analizie. Będziemy zadawać dziesiątki pytań dotyczących tego postępowania.

W związku z tym sprowadźmy historię na ziemię. Przestańcie z ideologią. Koszmar i rozpacz.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (PO):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Na początku podziękuję panu ministrowi Gróbarczykowi za pomoc w uzyskaniu gwarancji dla stoczni Nauta na kontrakt dla Szkotów. Była to naprawdę bardzo dobra decyzja. Statek jest już prawie na ukończeniu.

Chciałbym zapytać właściwie pana Czuczmana, ponieważ jest prezesem Forum Okrętowego. Mam pytanie, czy pan to potwierdzi. Według waszego pisma w 2015 r., czyli za naszych rządów, sprzedaż wynosiła ponad 10 mld zł, jeżeli chodzi o przemysł okrętowy. Zajmowaliśmy drugie miejsce w Europie i piąte miejsce w świecie. Czy mógłby pan powiedzieć, jak to wygląda teraz, w ciągu dwóch lat? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Po tych wypowiedziach, proszę, pan minister Kownacki i pan minister Gróbarczyk. Bardzo proszę, panie ministrze. Pan minister Kownacki. Proszę bardzo. Po trzech wypowiedziach proszę ewentualnie zabrać głos.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Dobrze. Jeszcze raz. Jeżeli chodzi o wypowiedź pana posła Aziewicza, panie pośle, za pana czasów produkcja wojskowa w stoczniach była poniżej 15%, a państwo włączyliście stocznie do Polskiej Grupy Zbrojeniowej, czyli przedsiębiorstwa zbrojeniowego. I skończmy tę dyskusję, dlatego że takie są fakty.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana posła Mroczka, nie potrafię zrozumieć, trudno mi zrozumieć, jakie pan formułuje zarzuty. Nie ma tam, panie pośle, nie widzę nic konkretnego w tym, co pan mówi. Oceny przemysłu stoczniowego, tego, co zostało zrobione, każdy może sobie dokonać na podstawie faktów, które przedstawiliśmy. Pan ma prawo do swojej oceny. Mówi pan o katastrofie, natomiast katastrofą byłoby, gdyby nie było polityki Prawa i Sprawiedliwości. Na pewno stoczni Gryfia już by nie było. Stocznia Nauta też byłaby w dużo trudniejszej sytuacji. Nie byłoby stoczni. Trzeba to sobie jasno powiedzieć.

Nie jest tak, że PIBP ma wykluczyć konkurencyjność, nie w tym jest cel. Trzeba wyważyć dwie rzeczy, konkurencyjność, jakość i produkcję, zdolności do produkcji w Polsce. Jest to bardzo ważne, żebyśmy rzeczywiście w polskich stoczniach mieli zdolności do produkcji i serwisowania, i to jak najszersze, żebyśmy je rozbudowywali, ponieważ jest to kwestia bezpieczeństwa państwa.

Nie chcę panu tutaj mówić o „Ślązaku”, dlatego że kiedy mówimy o zawalonych projektach, o projektach, które były, to wy odpowiadacie za to wszystko, co się działo ze „Ślązakiem”. Wodowaliście okręt, który nie był w stanie sam utrzymać się na wodzie. Wodowaliście go. Można obejrzeć zdjęcia państwa wielkiego sukcesu sprzed dwóch lat, a trzeba wykonać jeszcze wiele pracy, żeby ukończyć okręt. Warto byłoby się nad tym zastanowić.

Mówi pan o „Orce”, o tym, że mamy ambicję budowania w Polsce. Mam nadzieję, że będzie oddzielne posiedzenie Komisji na ten temat. Naprawdę trzeba podejść do tego z wielkim rozsądkiem. To nie jest tak, że chcemy od początku do końca zbudować okręt podwodny. Nie chcemy. Nie jest tak, że mamy ambicje od początku do końca zbudować okręt podwodny w Polsce, dlatego że takich możliwości... Wiemy, jakie mamy zdolności.

Jest to natomiast kontrakt rzędu 10 mld zł. Trzeba zrobić wszystko, żeby jak największa część kontraktu była w polskich stoczniach – i nie tylko w stoczniach. Jest Centrum Techniki Morskiej, wielu podwykonawców, którzy pracują na rzecz stoczni. Trzeba zrobić wszystko i staramy się to zrobić, negocjujemy. Nie jest tak, że musimy do tego zmuszać naszych partnerów. To też nie jest temat na to posiedzenie Komisji, ale mam wrażenie, że dzisiejsza sytuacja w przemyśle budowy okrętów podwodnych jest taka, że mamy całkiem niezłą pozycję. Po prostu trzeba to wykorzystać. Nie jest tak, że idziemy od projektu poprzez całe zdolności budowy w Polsce, ponieważ nie zrobilibyśmy tego. Trzeba to bardzo jasno, bardzo uczciwie powiedzieć. Trzeba jednak maksymalnie to wykorzystać.

Jeżeli pyta pan o inne okręty nawodne, jest to też bardzo ciekawe pytanie. Ich status w zasadzie jest w dużej części gotowy, jest tylko pytanie, czy w tym momencie ważniejsze są dla nas okręty podwodne z pociskami, czy okręty nawodne. Okręty podwodne to 10 mld zł. Sami państwo mówiliście o tym, że dzisiaj praktycznie są one w stanie, w którym

kończy się ich funkcjonowanie. W naszej ocenie to jest priorytet, rzecz w pierwszej kolejności. Jak pan dobrze wie, budżet też jest taki, że nie da się... Nie ma też sensu robić tego w tych samych stoczniach, robić równolegle okrętów nawodnych i podwodnych, dlatego że po prostu nie będą one w stanie tego wykonać. Musielibyśmy powiedzieć, że w ogóle nie interesują nas okręty podwodne, robienie czegokolwiek w Polsce. Wtedy w Polsce możemy robić okręty nawodne, a duży kontrakt w całości oddalibyśmy poza granice naszego kraju. Musielibyśmy jeszcze znaleźć pieniądze w planie modernizacji technicznej. A więc trzeba wyważyć, zbalansować dwie potrzeby. Wobec tego skupiliśmy wszystkie siły, żeby jak najszybciej rozpocząć projekt budowy okrętów podwodnych. Chciałbym, żeby w tym roku był wskazany ten podmiot, to państwo, które będzie podmiotem wiodącym, żebyśmy w przyszłym roku już negocjowali szczegółowe warunki kontraktu.

Proszę też nie stawiać zarzutów. Jeżeli chodzi o przewrócenie jednego ze statków w stoczni Nauta, poproszę pana prezesa Konefała. Jeżeli chodzi o drugi okręt podwodny, o tę sytuację, to jednak Stocznię Marynarki Wojennej nadzorował syndyk. Jesteśmy w okresie przejmowania. Formułowanie w tym zakresie zarzutów pod adresem Polskiej Grupy Zbrojeniowej... Na pewno nie powinno się to zdarzyć, chociaż wiem, że takie sytuacje się zdarzają. Odpowiednie instytucje mają to wyjaśnić. Jeżeli można, proszę jeszcze o krótką wypowiedź ze strony pana prezesa Konefała.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Konrad Konefał:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o sytuację związaną z dokiem, miał miejsce nieszczęśliwy wypadek. W stoczni została powołana komisja awaryjna. Komisja wskazała na kilka przyczyn. Prawdopodobnie gdyby każda z nich wystąpiła osobno, nic by się nie stało. Po prostu splot kilku wydarzeń związanych z normalnym procesem produkcji w stoczni doprowadził do tego, że dok się przewrócił.

Chciałbym też zwrócić uwagę, że był to bardzo stary dok, ponadpięćdziesięcioletni. Był wykonany w technologii, w której już się ich nie wykonuje. Mamy taki stan majątku, jaki mamy. Jeżeli w zeszłym okresie stocznie były zadłużane, natomiast bardzo mało było przeznaczane na modernizację majątku, to niestety takie sytuacje się zdarzają. Na pewno nie było to żadne działanie umyślne. Był to nieszczęśliwy wypadek, jakie się zdarzają.

Na nasze szczęście obroty generowane na owym doku wynoszą ok. 1% całkowitych rocznych obrotów stoczni. A więc z punku widzenia bezpośrednich konsekwencji ekonomicznych nie jest to jakieś znaczące zdarzenie dla stoczni, ale zgadzam się, że wizerunkowo, jeżeli chodzi o wiarygodność dla armatorów, trochę straciliśmy.

Jeżeli można, chciałbym jeszcze odnieść się do kilku kwestii, które padały w pytaniach. Jedna rzecz, jeżeli chodzi o wyniki. Szanowni panowie, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, nie tylko pan poseł Aziewicz formułuje do nas pytania o wyniki, część z państwa również. Proszę nam wybaczyć, że nie podajemy wyników, ale nie możemy. Jeżeli któryś z panów posłów zaoferuje mi miesięczne wyniki naszych konkurentów, to ja też podzielę się swoją wiedzą. Po prostu nie mogę. Negocjujemy z wieloma klientami. Negocjujemy też z naszymi konkurentami, dlaczego że niekiedy współpracujemy. Nie możemy się dzielić taką wiedzą, ponieważ byłoby to ze szkodą dla firm, które prowadzimy. Nie można tego robić. I tak dzisiaj podałem wyniki według stanu na koniec sierpnia w pewnych grupach stoczni. Nie mogę podać w pojedynczych zakładach. Pogrupowałem je, chociaż i tak tutaj balansuję na granicy ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa. Po prostu nie można tego podawać i już. Dane, które mogą być publiczne, są udostępnione w Krajowym Rejestrze Sądowym. Więcej nie możemy tutaj podawać i nie będziemy. Będziemy konsekwentnie odmawiać podawania wyników, ponieważ jak mówię, byłoby to zagrożenie dla naszych interesów.

Pytał pan o pomoc publiczną. Doprecyzuję, że wsparcia udzielonego w trybie art. 346 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, dotyczącego środków przeznaczanych na bezpieczeństwo państwa, nie można przeznaczać na produkcję cywilną. To, co musimy zrobić w ramach konsolidacji, to zadbać o to, żeby środki te nie pracowały

na cele cywilne. Nie wyklucza to natomiast – nigdy tego nie mówiłem – łączenia, konsolidacji. Po prostu musimy to zrobić tak, żeby środki te nie pracowały na inną rzecz niż na tę, na którą zostały przeznaczone.

Było pytanie o łączenie podmiotów. Chciałbym jasno powiedzieć, że nie tworzymy jakiegoś wielkiego konglomeratu, wielkiej stoczni. Na samym początku wspomniałem, co jest naszym największym problemem. Jest to gigantyczne zadłużenie, związany z tym niekorzystny stosunek kapitałów własnych do długów, niskie kapitały własne. Musimy zrobić to w taki sposób, żeby odbudować kapitały własne całego sektora stoczniowego po to, żeby uzyskać operacyjną zdolność do realizowania kontraktów wysoko marżowych. Szanowni państwo, dzisiaj mamy trudności z uzyskiwaniem kredytów obrotowych ze względu na wysokie zadłużenie. Musimy zrobić konsolidację po to, żeby uzyskać zdolność bankową, tak to nazwę.

Natomiast w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem jako zakładem produkcyjnym chcemy... W dużej mierze będzie to autonomia poszczególnych zakładów produkcyjnych. Jak mówię, chcemy zrobić konsolidację pod kątem kapitałowym, pod kątem podejmowania kluczowych decyzji strategicznych i polityki handlowej. Dzisiaj mamy sytuację taką, że nasze przedsiębiorstwa konkurują ze sobą na rynku. Nie możemy dalej tego utrzymywać. Jeżeli natomiast chodzi o efektywność gospodarowania na danym terenie, czyli efektywność prowadzenia zadań produkcyjnych, tutaj zdecydowanie pozostaje autonomia.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na to, że większość przychodów stoczni, ok. 75% przychodów stoczniowych, to produkcja cywilna skierowana na międzynarodowy rynek, który rządzi się normalnie prawami konkurencji. To, że dzisiaj mówimy o dużych projektach wojennych, bardzo nam pomaga, ponieważ stabilizuje sytuację finansową, ale od strony regularności przychodów. Natomiast my musimy walczyć o pozycję na rynku międzynarodowym. Jest to 75% naszych przychodów. Tutaj nie ma znaczenia, w którym resorcie będziemy. Funkcjonujemy jako normalny uczestnik gry rynkowej.

Chciałbym też zwrócić uwagę, że postępowania PIBP wcale nie są droższe. Proszę państwa, wcześniej wielokrotnie była taka praktyka, że w trybie Prawa zamówień publicznych liczyła się najniższa cena. Potem jednak była furtka, że w ramach prac dodatkowych można zwiększać do 50% wartości ceny. Mieliśmy takie historie, że nasze stocznie przegrywały, ponieważ składały rzetelne oferty. Przegrywały ze stoczniami, trudno powiedzieć, że ze stoczniami, przegrywały z firmami, które nazywały się stoczniami, które wynajmowały od nas infrastrukturę, a następnie zamówienie kończyło się o ok. 30–40% wyższą ceną niż cena zaoferowana w Prawie zamówień publicznych. Tryb PIPB ukróca takie rzeczy. Jeżeli PIPB realizujemy w takim trybie, że najpierw negocjujemy szczegółowy zakres, a następnie przystępujemy do realizacji, to na etapie realizacji znacząco obniża to koszty i znacząco przyspiesza czas realizacji. Jest to więc jak najbardziej uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł. Przypominam tylko, że pan minister ma wyjazd do jednej z jednostek. Są natomiast jeszcze goście, którzy na pewno chcieliby zadać panu jakieś pytania. Przynajmniej Stocznia Marynarki Wojennej. Bardzo proszę o pozostanie jeszcze chwilę. Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Ze smutkiem słuchałem wypowiedzi pana prezesa Konefała, ponieważ przyjmując pański punkt widzenia, tak naprawdę nadzór właścicielski Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej czy Komisji Obrony Narodowej nad tym, co dzieje się w spółkach zależnych od ministrów, jest totalnie iluzoryczny. Z przeszłości pamiętam, że wielokrotnie zajmowaliśmy się informacjami na temat firm działających na konkurencyjnych rynkach. Oczywiście Komisje zawsze szanowały jakiś poziom poufności, który dotyczy tajemnicy przedsiębiorstwa, ale generalnie rozmawiało się o wynikach firm. Myślę, pani przewodnicząca, że chyba będzie nam potrzebna jakaś ekspertyza, nie wiem, Biura Analiz Sejmowych. Być może nawet Prezydium Sejmu powinno się tym zająć, dlatego że w tym momencie nie mamy tutaj co robić. Jeżeli nie mamy informacji o tym, co się dzieje w przedsiębiorstwach, pozostają nam przymiotniki, których jest bar-

dzo dużo w materiale pisemnym, jest bardzo dużo w wypowiedziach panów ministrów, ale są one absolutnie nieweryfikowalne.

Wracając do stoczni Nauta, ponieważ przeszliśmy już do kolejnego punktu, jeżeli chodzi o przyczyny wypadku, na posiedzeniu dwóch Wysokich Komisji dowiedziałem się, że przyczyn było kilka i że wypadek miał charakter nieszczęśliwy. Panowie ministrowie, panie prezesie, to chyba naprawdę trochę za mało. Bardzo chcielibyśmy się dowiedzieć, co się tak naprawdę wydarzyło w Stoczni Nauta, jakie to były przyczyny, czy ktokolwiek z członków organów spółki poczuwa się do odpowiedzialności, czy były jakieś procedury zabezpieczające przed tego rodzaju zdarzeniami, czy ktoś te procedury naruszył, czy ktoś tych procedur nie wprowadził i ponosi za to jakąś odpowiedzialność, jakie są straty z tego tytułu. To chyba nie jest tajemnica państwowa. Jeżeli dok był ubezpieczony, to do jakiego stopnia? Ile pieniędzy ubezpieczyciel odda Stoczni Nauta? Ile Stocznię Nauta realnie kosztuje owo zdarzenie? Chyba Wysokie Komisje złożone z osób, które mają demokratyczny mandat uzyskany w wolnych wyborach, powinny posiąść takie informacje. Jeżeli jest taka potrzeba, może to być też w trybie tajnym.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zapraszam gości do zabierania głosu. Jeszcze tu bardzo proszę. Potem jeżeli ktoś z państwa chciałby zabrać głos, proszę się przedstawiać i pytać. Bardzo proszę.

Prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe Jerzy Czuczman:

Dzień dobry. Jerzy Czuczman. Prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe.

Dziękuję bardzo za zadanie pytania przez pana posła, ponieważ będzie okazja publicznie zdegradować pewien mit, który krąży w mediach, o tym, że mieliśmy drugie miejsce w Europie i piąte miejsce w świecie. Jest to wypowiedź, którą później cytowały media, mnie ją przypisując, a powiedział to pan Przemysław Roth, członek zarządu Rolls-Royce Poland w trakcie spotkania, które Forum Okrętowe miało zorganizowane chyba 28 maja 2015 r. Potem mieliśmy konferencję prasową. Zapytałem później pana prezesa Rotha, dlaczego mówił takie rzeczy. Wyjaśnił mi to. Otóż Rolls-Royce – zresztą kiedyś moja macierzysta firma, ja pracowałem w Rolls-Royce – na swoje potrzeby robi ocenę dostawców i kwalifikuje ich w stosunku do swoich możliwości. Jest to uproszczenie, ale mówię to po to, żeby wyjaśnić sytuację. W związku z tym gdyby robota, która jest robiona w Polsce, była robiona w Wielkiej Brytanii, to ileś tam by kosztowała. Przeliczają sobie dostawców w ten sposób. W związku z tym rynek w Polsce ocenili jako drugi w Europie i piąty na świecie, ale zrobili to na swoje potrzeby nie wyjaśniając zasad, jak to robią. Mówię z grubsza o tym, co mi odpowiedział pan prezes Roth. Wobec tego jest okazja zbić ów mit, ponieważ pojawia się on bardzo często.

Druga rzecz, też związana z mitem, a mianowicie raporty SEA Europe, które podają informację o kilkudziesięciu jednostkach budowanych w Polsce. W tej chwili jest to przedmiotem mojej dyskusji z SEA Europe. Raporty te powstają w komisji Market Monitoring. Badają, opierają się na pewnych kwerendach robionych przez IHS, czyli organizację, która bada statystykę, ale uwzględniają wszystko, co jest robione, czyli na przykład kadłuby. Proszę zajrzeć do informacji na stronie Forum Okrętowego. Podaję tam, jakie statki w pełni wyposażone opuściły Polskę w roku 2015, roku 2016 itd., itd. Natomiast SEA Europe podaje wszystko, co wyszło z Polski. W podobnej sytuacji jest na przykład Rumunia. W tym momencie w jakiejś stacji telewizyjnej, bodajże w TVN, podali, że budujemy czterdzieści kilka czy trzydzieści siedem jednostek. Pytam się, gdzie, w którym miejscu, dlatego że doskonale wiem, gdzie to się dzieje. A więc bardzo dziękuję za to pytanie, ponieważ jest to okazja do publicznego zbicia mitu, który niestety funkcjonuje w mediach.

Teraz jeżeli chodzi o dane, dane Głównego Urzędu Statystycznego za 2015 r. wskazują, że cały polski przemysł stoczniowy to było 10,7 mld zł. Niestety GUS podaje swoje dane z prawie rocznym opóźnieniem. Dane za rok 2016 będą dopiero w grudniu albo w styczniu roku 2018. W związku z tym szacuję własną metodą szacowania. Nie będę wyjaśniać, jak to robię, ale mój błąd wynosi w granicach 3–5%. W mojej ocenie w roku 2016 mieliśmy bardzo podobnie, czyli ok. 10,6 mld zł. Niemniej jest to mój szacunek,

to nie są dane Głównego Urzędu Statystycznego. A więc sytuacja jest podobna do tej, jaka była w roku 2015.

Warto to odnieść do szerszej skali, czyli do Europy. Ok. 11 mld zł to niecałe 2,5 mld euro. Cały europejski przemysł stoczniowy to ok. 90 mld euro, w zależności od roku jest to 91 mld, 93 mld, 90 mld euro. W związku z tym stanowimy mniej więcej 3% tego, co robi cała Europa. Trzymamy się na tym poziomie, przy czym podział jest następujący. W Polsce mniej więcej 1,7 mld zł w roku 2016 stanowiły remonty, 2 mld zł stanowiły nowe budowy, a resztę dostawcy. Rośnie udział dostawców w rynku sprzedaży polskiego przemysłu stoczniowego, maleje udział stoczniowy, także ze względu na sytuację, jaka w tej chwili jest na świecie. Głównie są to offshore'y. Niestety mieliśmy spore zamówienia w offshore'ach, a cena ropy naftowej, która spadła nawet poniżej 30 dolarów za baryłkę, wyeliminowała ten rynek zamówień. Natomiast część polskich dostawców bardzo szybko przestawiła się na nowy rynek, który jest w Europie, a który jest bardzo silny. Jest to rynek wycieczkowców. Tutaj też mamy sporo zamówień.

Skoro już jestem przy głosie, to jeżeli można, chciałbym odnieść się również do informacji z pierwszego punktu na temat restrukturyzacji przemysłu stoczniowego. To, co tutaj słyszałem, to były przede wszystkim informacje na temat przemysłu związanego z Grupą Pegaz i z MARSEM. Natomiast zabrakło informacji na temat pozostałej części. Dla państwa wiadomości podam, że grupa związana z Pegazem i MARSEM to ok. 8,5–9% sprzedaży polskiego przemysłu stoczniowego. Forum Okrętowe to prawie 44% przemysłu okrętowego. Reszta to firmy niezrzeszone, pozostałe.

W tym zakresie zanotowałem sobie trzy sprawy. W przygotowanych materiałach jest mowa na temat master planu stoczniowego. Jednym z elementów master planu stoczniowego jest ustawa stoczniowa. Jak powiedział pan minister, jako Forum Okrętowe chcemy reprezentować nie tylko naszych członków, ale całe środowisko stoczniowe. Zebraliśmy informacje na temat ustawy stoczniowej. Mamy pewne obserwacje. Oczywiście przedstawiliśmy je dwa tygodnie temu w trakcie Forum Gospodarki Morskiej. Ze strony ministerstwa padło zapewnienie, że chcieliby nas zaprosić do bezpośrednich rozmów – i bardzo dobrze. Wiadomo, że w normalnym cyklu jest tak, że trzeba zaplanować, wykonać, sprawdzić i poprawić. Nigdy nie ma tak, że od razu wszystko zrobi się doskonale, musi być element koła Deminga, czyli sprawdzenia i poprawienia. Traktujemy to tak, że w tej chwili ministerstwo będzie chciało rozmawiać na ten temat. Jesteśmy otwarci.

Drugim elementem jest projekt Batory. Na podstawie materiałów, które są tutaj przedstawione, zauważyłem, że odnosi się on głównie do firm związanych z MARSEM. Chciałbym zapytać, zadać pytanie, na ile projekt ten ma szansę włączenia też pozostałych 90% polskiego przemysłu stoczniowego. Myślę, że warto tutaj rozmawiać. Zapraszam pana prezesa Konefała na spotkanie Forum Okrętowego, na którym moglibyśmy sobie przekazać informacje, nie zawracając tutaj wszystkim głowy.

Trzecia rzecz to sprawa, która dotyczy wszystkich, ale jest to akurat pomysł Forum Okrętowego. Jest to strategia INNOship.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Nie chciałbym, broń Boże, ograniczać, ale proszę o konkluzję.

Prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe Jerzy Czuczman:

Jest to uzupełnienie do tematu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Mamy jeszcze dużo chętnych do zabrania głosu. Bardzo proszę.

Prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe Jerzy Czuczman:

Nie mówiono o tym. Mówiono tylko o części związanej ze skarbem państwa. Jeżeli państwo posłowie zechcą posłuchać, myślę, że warto o tym powiedzieć. Trzecim elementem jest program INNOship, czyli studium dla wsparcia sektorowego związanego z innowacją. Jesteśmy gospodarzem owego programu. Zapraszam wszystkich, cały polski przemysł stoczniowy, również naszych kolegów związanych z MARSEM, włączmy się do tego, ponieważ jest tutaj możliwość rozmowy.

Czwarty element, o którym wcale nie wspomniano, to szkolnictwo techniczne, szkolnictwo zawodowe. Myślę, że do wyjaśnienia jest też kwestia szkoły Conradinum w Gdańsku, ponieważ mam niepokojące informacje, że ktoś chce likwidować to miejsce albo chce przeznaczyć budynek na coś innego. Może warto wyjaśnić tę sprawę, ponieważ są to dosyć przykre informacje. Jeżeli zaginie szkoła z dwustudwudziestoletnią tradycją, będzie to kłopot dla naszego sektora.

I ostatni element. Na tym kończę. W materiałach jest mowa o konsolidacji operacyjnej. Zauważyłem, że jest ona ukierunkowana głównie na firmy związane z grupą MARS. Chciałbym zaprosić, żeby konsolidacja dotyczyła szerszego kręgu, pozostałych 90% polskiego przemysłu. Dziękuję bardzo. Przepraszam za trochę zbyt długą wypowiedź.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Czy w tym punkcie są jeszcze jakieś głosy? Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Pracowników Cywilnych Ministerstwa Obrony Narodowej NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Stoczni Marynarki Wojennej SA Mirosław Kamieński:

Mirosław Kamieński. Przewodniczący Sekcji Krajowej Pracowników Cywilnych Ministerstwa Obrony Narodowej NSZZ „Solidarność", przewodniczący „Solidarności" w Stoczni Marynarki Wojennej.

Szanowni państwo, chciałbym sprostować dwie informacje. Zabierałem już głos na temat przyszłości stoczni w różnych innych okolicznościach, więc nie chcę się powtarzać. Natomiast dwie rzeczy wymagają sprostowania. Dzisiaj padła informacja o remoncie okrętu Piast w Stoczni Nauta. Okręt ten jest remontowany wspólnie ze Stocznią Nauta na terenie Stoczni Marynarki Wojennej. To taka drobna sprawa.

Natomiast ważniejszą rzeczą wydaje się sprostowanie informacji na temat pożaru na ORP Orzeł. Otóż zdarzenie to miało miejsce na terenie portu wojennego i nie ma nic wspólnego ze Stocznią Marynarki Wojennej. Okręt opuścił stocznię kilka miesięcy temu.

I trzecia sprawa. Chciałbym zapytać o to na tym forum, ponieważ wcześniej wśród sygnowanych przez nas jako przez stronę społeczną w Stoczni Marynarki Wojennej problemów i obaw przewijał się problem specjalistycznego doku pływającego do obsługi okrętów wojennych. Mówiąc ściśle, chodzi o jego usytuowanie w związku z inwestycją, jaką będzie prowadził Port Gdynia. Chciałbym zapytać, jak na dzisiaj wygląda sprawa przyszłości lokalizacji doku pływającego w Stoczni Marynarki Wojennej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Pytanie było do przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej. Czy pan prezes Konefał? Proszę bardzo.

Członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Konrad Konefał:

Jeżeli chodzi o dok, jak już wielokrotnie mówiłem, analizujemy, gdzie będzie jego najlepsza, najbardziej optymalna lokalizacja w ramach aktywów stoczniowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Zamówiliśmy na ten temat ekspertyzę. Jest ona w trakcie opracowywania. Kiedy się pojawi, wówczas na jej podstawie będziemy podejmować decyzje.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

A Nauta? Zadawałem jeszcze pytania dotyczące uszczegółowienia informacji dotyczącej przewróconego doku i statku w stoczni Nauta.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Tak, było takie pytanie. Jeżeli państwo chcą, proszę bardzo odpowiedzieć.

Członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Konrad Konefał:

Dobrze. Wcześniej wypowiedziałem się ogólnie. Chyba nie jesteśmy w tym punkcie, ale jeżeli jest taka potrzeba, mogę podać więcej szczegółowych informacji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Jesteśmy w punkcie drugim. Mamy jeszcze trzeci punkt dotyczący promu i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Konrad Konefał:

Dobrze. Proszę państwa, trochę to potrwa, jeżeli mam wyjaśniać kwestie techniczne, jak do tego doszło, ale jestem gotowy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę w skrócie, ponieważ mamy też ograniczony czas, jeżeli chodzi o możliwość korzystania z sali. Proszę najkrócej jak się da, panie prezesie.

Członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Konrad Konefał:

Wymienię kilka przyczyn.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Chodzi o to, żeby każdy był zadowolony, jeżeli chodzi o zadane pytania.

Członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Konrad Konefał:

Było to nierównomierne zabalastowanie statku i niezgłoszenie przez armatora należytego... Prawdopodobnie balast, z jakim wpłynął statek, był wyższy, niż zgłosił to armator. Po drugie, było to ustawienie rusztowań na doku, które po prostu obciążyły dok. Po trzecie, był to ruch dźwigu po burcie doku. Po czwarte, było to otwarcie włazów w doku w celu ich remontowania. Chyba tyle z głównych przyczyn. Kilka przyczyn jednocześnie plus fakt, że dok był nitowany, sprawiło... Wyglądało na to, że konstrukcja doku nie wytrzymała kilku zdarzeń naraz, co było trudne do przewidzenia, ponieważ dok miał należyte papiery, dokumenty Polskiego Rejestru Statków. Wyporność na doku w czasie prowadzenia prac nie była przekroczona.

Powiedzmy, że było tak jak w przypadku jazdy samochodem. Raz w roku badamy samochód w czasie przeglądu technicznego. To, że w momencie wykonywania przeglądu technicznego jest on sprawny, nie znaczy, że po pół roku pomiędzy przeglądami utrzymuje tę samą sprawność. Widocznie tutaj z racji wieku, z racji nitowanej konstrukcji nie był on w takiej sprawności, w jakiej był w dniu badania. To tyle, co mogę powiedzieć.

W tym momencie trudno jest przypisać komuś osobistą odpowiedzialność, ponieważ nie było zdarzeń, nie było decyzji, które należałoby zidentyfikować jako bezpośrednio wpływające na wypadek. Jak mówię, możemy obwiniać operatora dźwigu, który akurat w tym momencie dokonał ruchu dźwigiem. Możemy obwiniać mistrza, który wykonywał prace konserwacyjne na doku, że akurat otworzył włazy. Możemy obwiniać armatora, że nie zgłosił należytego balastu, chociaż generalnie niezgłaszanie balastów jest normalną, powszechną praktyką w stoczniach. Armator sam do końca nie wie, jaki w danym momencie, w momencie, w którym wchodzi na dok, jest zasób paliwa na statku, w zbiorniku. Jak mówię, gdyby każda z owych przyczyn wystąpiła osobno, nie doprowadziłaby do wypadku. Po prostu splot zdarzeń sprawił, że doszło do wypadku.

Jeżeli natomiast chodzi o jego konsekwencje, jak mówiłem, jest to 1% przychodów, zaznaczam – przychodów, a nie zysków. Bezpośredni wpływ ekonomiczny na działanie stoczni jest marginalny.

Jeżeli chodzi o koszty, aktualnie trudno jest powiedzieć, ponieważ dok był ubezpieczony. Odpowiedzialność stoczni wobec armatora jest ograniczona do wysokości ubezpieczenia doku. Postępowanie ubezpieczyciela jeszcze nie zostało zakończone. Aktualnie nie mamy decyzji, czy ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie, czy nie wypłaci, ponieważ ubezpieczyciel oczekuje na wynik postępowania komisji powołanej w tym celu przez urząd morski. Nasza komisja awaryjna została powołana zgodnie z procedurami ISO, wewnętrznymi standardami stoczni. Komisja ta ustaliła to, co mówię. Czy potwierdzi to komisja urzędu morskiego? Jesteśmy przekonani, że tak, ale na wynik postępowania musimy jeszcze poczekać. Dopiero wtedy ubezpieczyciel uruchomi odszkodowania. W każdym razie cała szkoda, wartość szkody, wartość utraconego majątku została w całości ubezpieczona. Liczymy na to, że ubezpieczenie pokryje całość strat.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy w tym punkcie? Nie widzę. Zamykam dyskusję.

Przechodzimy, proszę państwa, do punktu trzeciego, czyli rozpatrzenia informacji na temat realizacji kontraktu na zakup promu pasażerskiego przez Polską Żeglugę Bałtycką SA. Pan minister Marek Gróbarczyk. Proszę bardzo.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Zasadnicze tematy, jeżeli chodzi o budowę promu, zostały już poruszone. Pragnę tylko przypomnieć, że jest on budowany na warunkach rynkowych w oparciu o banki i konsorcja finansowe, co oczywiście wymaga pewnej poufności w zakresie prowadzonych negocjacji. Przede wszystkim niezwykle istotny jest tutaj interes stoczni w ramach kontraktowania projektu, jak również poszukiwania wykonawców, podwykonawców, przy czym armator – macie państwo dzisiaj do dyspozycji panów prezesów – jest w 100% zabezpieczony finansowo pod kątem realizacji przedsięwzięcia. W zasadzie to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy są chętni do zabrania głosu w tej sprawie? Proszę bardzo, pan poseł Obrycki.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym zadać pytanie panu ministrowi lub przedstawicielom stoczni Gryfia. W informacji, która została nam przedłożona, mamy zapisane, że w dniu 23 czerwca 2017 r. miała miejsce uroczystość położenia stępki pod nowy prom. Pod koniec tej samej strony, jak też zgodnie z wypowiedzią pana ministra mamy informację, że według stanowiska zarządu stoczni Gryfia możliwe jest już, podkreślam tutaj słowo „już”, rozpoczęcie przygotowania projektu technicznego. W nawiasie jest podany wrzesień bieżącego roku. Natomiast realizacja kolejnego etapu budowy – tak też rozumiem zapowiedź pana ministra – która będzie stanowiła cięcie blach, powinna nastąpić w pierwszym kwartale 2018 r.

Wracając do przygotowywanego projektu technicznego, proszę mi powiedzieć w takim razie, z jakiego promu pochodzi stępka, która została uroczyście oddana, bo chyba nie z tego, który jest teraz projektowany technicznie. Chciałbym prosić o informację, jak wygląda procedura dojścia do projektu technicznego i jak następnie budowa ta ma wyglądać etapowo. Początek rozumiem jako cięcie blach. Sam nie jestem z branży morskiej, myślę, że podobnie jak większość polityków członków obu Komisji. Czy prawdą jest, że stępka, chociaż faktycznie jest pierwszym elementem statku, wcale nie powstaje jako pierwsza? Owszem kładzie się ją na pochylni, ale wtedy, kiedy spora część sekcji statku jest już gotowa i czeka na montaż. Inny słowy, stępka zaraz po położeniu błyskawicznie powinna zmieniać się w kadłub, ale trudno mówić o stępce, która nie powstała na podstawie projektu technicznego, który dopiero jest w fazie realizacji. Proszę więc o odpowiedź, jak to jest w tym wypadku możliwe.

Czy procedura, która została przyjęta, mocno nowatorska, dlatego że dotychczas nawet w polskich warunkach promy budowane przez prywatne podmioty, statki budowane przez prywatne podmioty miały jednak zgodę rejestru statków i zatwierdzone wcześniej projekty... Proszę o odpowiedź, kiedy będziemy mogli poznać szczegółowy kosztorys oraz to, w jaki sposób będzie wyglądał kontrakt finalny z dokładną kwotą finansowania i terminem zakończenia budowy.

Mam również pytanie co do finansowania w zarysie, ponieważ w przestrzeni publicznej pojawiają się kwoty dotyczące przyszłego promu budowanego w Szczecinie. Mówi się w zaokrągleniu o kwocie 100 mln euro, 400 mln zł. Jeżeli według zapowiedzi ma to być jednostka klasy ro-pax, czyli bardzo nowoczesna i duża, o długości 202 m i szerokości 31 m, to fachowcy mówią, że kwota ta może otrzeć się o 1 mld zł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej pan Redmerski udzieli odpowiedzi. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Piotr Redmerski:

Proszę państwa, w dniu 8 marca podpisaliśmy kontrakt na budowę promu pasażersko-samochodowego. W kontrakcie z góry było określone, jak on ma wyglądać, jakie będą parametry promu. Położenie stępki w czerwcu nie jest przyspieszonym działaniem. Następnym działaniem, które już zrealizowaliśmy, jest ostateczne dopięcie projektu kontraktowego. Po uwagach został on ostatecznie odebrany i zaakceptowany przez wszyst-

kie strony. W tej chwili zostało wykonane zlecenie, czyli kolejny etap budowy, realizacji promu. Zostało wykonane zlecenie na rzecz stoczni odnośnie do projektu technicznego. Ósmego marca, znając parametry promu, można było położyć stępkę. Będzie ona dalej wykorzystana po opracowaniu projektu technicznego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby jeszcze coś dodać? Proszę bardzo.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jedynie tylko to, że stępka ma pełną akceptację Polskiego Rejestru Statków. Zresztą pan prezes jest tutaj i może wypowiedzieć się w tej kwestii. Panie prezesie, czy mógłbym prosić o dwa słowa na ten temat?

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Polski Rejestr Statków. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków Andrzej Madejski:

Andrzej Madejski. Polski Rejestr Statków.

Szanowna Komisjo, szanowni państwo posłowie, szanowni goście, stępka została zatwierdzona. Stępka to takie kolokwialne nazewnictwo. Jest to sekcja, która ma znamiona stępki. Została zatwierdzona przez Polski Rejestr Statków na podstawie dokumentacji złożonej przez stocznię, na podstawie dokumentów, które były wystarczające, żeby taką sekcję, powtarzam, sekcję, zatwierdzić. Ewentualne przyszłe modyfikacje, akceptacja sekcji, która będzie nosiła znamiona stępki, są całkowicie akceptowalne.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Zanim udzielę głosu, chciałbym dopowiedzieć, że położenie stępki to akt rozpoczęcia prac. Jest to jak wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę na lądzie stałym. Jest to wskazanie miejsca, gdzie będzie powstawała jednostka. Jest to też definicja, która funkcjonuje w przemyśle okrętowym.

Zanim jeszcze raz udzielę głosu panu posłowi Obryckiemu, chciałbym powiedzieć jeszcze jedną rzecz, dlatego że trzeba na chwilę wrócić do historii. Chciałbym, żeby państwo wiedzieli, że zamawiającego o mało co by nie było. Za rządów Platformy Obywatelskiej z uporem maniaka dążono do prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i to dwukrotnie. Doprowadzono do tego, że po pierwszym podejściu wgląd w księgi firmy miała konkurencja. Jest to pierwsza rzecz. Druga rzecz jest taka, że były prezes portu, który za rządów Platformy Obywatelskiej został szefem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, chwała Bogu, na krótko, wcześniej wpuścił niemieckiego armatora TT-Line na linię ze Świnoujścia do Szwecji.

To też chciałbym państwu nakreślić, żebyście państwo wiedzieli, że dzisiaj Polska Żegluga Bałtycka jest w bardzo dobrym stanie, jest firmą, która przynosi zyski, która inwestuje i która będzie zamawiała i eksploatowała promy. Proszę bardzo, pan z Forum Okrętowego, a potem pan poseł.

Prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe Jerzy Czuczman:

Odnosząc się do ceny, ponieważ myślę, że to pytanie jest do mnie, w tej chwili mam informacje SEA Europe Market Monitoring Report za pierwsze półrocze. Jest tutaj informacja, że Shipping Company MSC Italy zleciło stoczni chińskiej cztery promy plus dwa w opcji. Są to promy ro-paxy, 2500 pasażerów, 3000 m linia ładunkowa, za ok. 100 mln euro. U nas jest tylko 400 pasażerów. Przyjmując warunki polskie i chińskie, myślę, że u nas mówilibyśmy o kwocie ok. 120–130 mln euro. Jest to rząd wielkości 520–550 mln zł, a nie 1 mld zł. Taki jest rynek po prostu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Odnosząc się do ostatniej wypowiedzi, z moich informacji wynika, że prom Polonia kosztował ok. 120 mln euro. Ten ma być nowocześniejszy, więc wydaje mi się nieprawdopodobne, że będzie kosztował w okolicach kwoty, o której pan mówił.

Niemniej wracając do stępki, żebyśmy całkowicie zamknęli ten temat, chciałbym mieć jasność, że dobrze zrozumiałem i że będzie to dobrze zaprotokołowane. Rozumiem, że panowie twierdzą, iż stępka na pewno będzie elementem konstrukcyjnym nowego promu. Usłyszałem, że pan ma nadzieję, iż będzie stanowiła jeden z elementów. Pomimo tego, że nie powstała na podstawie żadnego projektu technicznego, będzie elementem promu, którego projekt techniczny jest obecnie w fazie wykonania. Czy dobrze zrozumiałem?

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Czy mógłby pan, panie pośle, jeszcze raz powtórzyć ostatnie zdanie pytania? Dziękuję.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Czy stępka, którą wykonano, na pewno będzie elementem konstrukcyjnym nowego promu, ponieważ wydaje mi się dosyć zaskakujące – powiedział pan, iż ma nadzieję, że będzie ona częścią konstrukcyjną nowego promu – że powstała ona przed tym, zanim powstała dokumentacja techniczna?

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków Andrzej Madejski:

Z całym szacunkiem, pytanie to należy kierować do stoczni, która przedkłada projekt techniczny czy też projekt konstrukcyjny do zatwierdzenia do Polskiego Rejestru Statków. Jeszcze raz powtarzam, że sekcja została zatwierdzona na podstawie dokumentacji, która została przedłożona. Zostały dokonane obliczenia, które potwierdziły, że sekcja może być zatwierdzona.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Jeszcze pan prezes Redmerski, żeby rozwiać wątpliwości. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Piotr Redmerski:

Odpowiem krótko. Jest to element nowego, budowanego promu. Myślę, że wszystko jest wyczerpane. Jeszcze odnośnie do ceny. Ktoś mówił o kwocie 1 mld zł. Nie wiem, jacy fachowcy to określili, ale cena rynkowa na dzień dzisiejszy jest porównywalna z cenami na rynkach stoczni europejskich. Co najważniejsze, chciałbym podkreślić, że od początku jest to projekt typowo komercyjny. A więc banki nie zaakceptowałyby kredytów na prom, który byłby w niedorzecznej wysokości. To, że po pierwsze, stępka jest elementem budowy promu, nie podlega dyskusji. To, że cena jest akceptowalna przez banki i że jest to typowo komercyjny projekt, również nie podlega dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos w dyskusji? Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Przedstawiciel Forum Związków Zawodowych Mirosław Kazberuk:

Mirosław Kazberuk. Reprezentuję Morską Stocznię Remontową Gryfia. Pracuję w dziale przygotowania produkcji. Od 30 lat zajmuję się kalkulacjami nowych budów.

Jeszcze wczoraj analizowałem cenę w oparciu o nowe oferty. Na pewno nie będzie to kwota 1 mld zł. Po to, żeby rozwiać kwestię położenia stępki, chciałbym powiedzieć, że budowaliśmy promy, nie promy, tylko patrolowce dla armatora norweskiego. Stępką było położenie dwóch obrobionych blach i przybicie gwoździa. Później zostało to wykorzystane w elemencie dna. Nikt nie zgłaszał żadnych problemów z położeniem stępki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie Włodzimierz Wiśniewski:

Szanowna Komisjo, może się przedstawię. Włodzimierz Wiśniewski. Przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Szczecinie.

Bardzo bym prosił posłów ziemi szczecińskiej, żeby nie krytykowali tego pomysłu. Po prostu taką atmosferę tutaj wyczuwamy. Da mi pan dokończyć, panie pośle. Przez wiele lat były różne dzieje naszej stoczni. Było to też uzależnione od sytuacji politycznej.

Od 2015 r. po raz pierwszy mamy zarząd, który chce wyciągnąć stocznię na prostą. Mam pytanie. Jak nie będziemy budowali promu i stocznię się rozwiąże, czy patologia, która w tym momencie jest możliwa, będzie obliczalna w euro, w milionach, w miliardach? Kiedy ludzie pójdą na bruk i nie będą mieli pracy, co wtenczas będziemy liczyć? Bardzo proszę, żeby nie przeszkadzać, tylko patrzeć na projekt pozytywnie, ponieważ po pierwsze, daje to pracę ludziom, a po drugie, daje możliwość podniesienia Szczecina z dużego kryzysu, jaki jeszcze jest w tym momencie w zakresie przemysłu okrętowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Odpowiem tylko panu posłowi Obryckiemu. Chyba zależy panu na tym, żeby polskie stocznie pracowały, tak jak pracują, funkcjonują niemieckie. Prawda? Zależy panu?

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Oczywiście, panie przewodniczący. A pan związkowiec na pewno nie musi się martwić o zwolnienie z pracy, bo właśnie jest w związkach zawodowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Chwała Bogu, bo związki zawodowe...

Przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie Włodzimierz Wiśniewski:

Czy mógłbym odpowiedzieć?

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący. Akurat związki zawodowe doprowadziły do tego, że stocznia Gryfia funkcjonuje i że było co ratować.

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji? Czas też jest ograniczony. Jeżeli nie ma, zamykam dyskusję.

Informuję, że na tym porządek dzienny posiedzenia został wyczerpany.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję państwu bardzo.